QUELQUES RECHERCHES

SUR

LE PORT D'ÉTAMPES

PAR LE DOCTEUR

J. BOURGEOIS.



ÉTAMPES

IMPRIMERIE DE AUGUSTE ALLIEN

RUE DU PONT-QUESNEAUX, 3.

1860


SIGILL:REN:DE:SAINT PERIER:DOCT:MED:PAR:

QUELQUES RECHERCHES

SUR

LE PORT D'ÉTAMPES



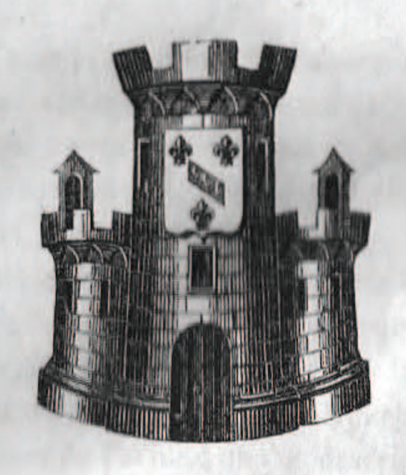
QUELQUES RECHERCHES

SUR

LE PORT D'ÉTAMPES

PAR LE DOCTEUR

J. BOURGEOIS.



ÉTAMPES

IMPRIMERIE DE AUGUSTE ALLIEN

RUE DU PONT-QUESNEAUX, 3.

1860

AVANT-PROPOS.

Nous avions d'abord l'intention de faire suivre les recherches que nous publions sur notre port, de ces quelques considérations générales qui en eussent été comme un court résumé, mais toutes réflexions faites, il nous a paru plus convenable de les y placer en tête, en guise de préface, afin, surtout, de prévenir ceux qui auraient l'intention de prendre connaissance de ce travail du genre de distraction et d'intérêt qu'ils y pourraient trouver; et encore bien qu'il s'agisse ici de faits et de détails regardant tous notre ville, ou ce qui s'y rattache, nous n'avons pas voulu, en raison de l'aridité de nos descriptions, que personne ne s'engageât dans une étude, qui, pour beaucoup peut n'offrir aucun attrait, ou même être fort ennuyeuse.

Étampes, quoique bien déchue de la place qu'elle occupa dans le royaume, pendant un grand nombre de règnes des premiers Capétiens (elle était, en effet, du très-petit nombre de villes que possédaient directement ces rois), a cependant conservé de nos jours une certaine importance, non à cause de sa faible population qui ne s'élève guère au-delà de huit mille habitants,

mais en raison de son voisinage de la Beauce, qui est on peut dire, une des mamelles de Paris, et de ses nombreux moulins à farine. Il n'est donc pas étonnant qu'elle compte déjà plusieurs historiens. Le premier en date, qui écrivait dans la seconde moitié du XVIIe siècle, est un barnabite, natif d'Etampes, le père Dom Fleureau ; il nous a laissé le précieux livre intitulé : *Les Antiquités de la ville et du duché d'Estampes*, ouvrage que chacun connaît et dont les exemplaires deviennent de plus en plus rares et fort chers. Il contient beaucoup de chartes qui ont pour nous un grand prix ; on y trouve entre autres choses, une histoire fort détaillée de l'abbaye de Morigny, jusqu'au moment où il vivait, et comme curiosités historiques, la liste de ceux qui ont adhéré à la Sainte-Union ou Ligue, sous Henri III ; beaucoup de noms de cette liste sont encore ceux de familles aujourd'hui existantes; il renferme aussi un journal détaillé du dernier siége d'Etampes, de 1652.

Ce livre a dû nécessiter de nombreuses recherches, ainsi que le dit, du reste, le père Dom Fleureau ; il a l'avantage d'avoir été fait par un Etampois qui connaissait directement beaucoup des faits qu'il nous a transmis, et est aussi étendu que possible pour tout ce qui a rapport aux établissements ecclésiastiques, on le conçoit, du reste, puisqu'il était religieux lui-même ; mais on y cherche en vain des détails circonstanciés sur les monuments qu'il avait sous les yeux, leur origine, ce qu'ils étaient de son temps, et particulièrement une description détaillée de l'état matériel de notre port, de son importance, de l'étendue de son commerce, etc., etc.

Cet ouvrage, écrit vers 1667, n'a été publié qu'une quinzaine d'années après, sous format in-4°, non par l'auteur, mais par un de ses collègues. Quelques exemplaires ont en tête une gravure représentant Etampes à cette époque.

En 1836, M. Maxime de Montrond, élève de l'Ecole des

Chartes, venant s'allier à une des plus respectables familles de ce pays, offrait au public de notre ville, pour y obtenir en quelque sorte droit de bourgeoisie, ses *Essais historiques sur la ville d'Etampes,* qui sont d'un style très-agréable, mais se ressentent de la promptitude avec laquelle ils ont été écrits.

Ils ne contiennent rien ou presque rien qu'on ne puisse trouver dans notre premier historien, jusqu'au temps où s'arrête ce dernier, si ce n'est quelques récits épisodiques, entre autres celui de la reine Ingelburge. Pour les époques postérieures, on y lit avec intérêt une suite de nos officiers municipaux, depuis l'établissement de la commune (1) sous François Ier, jusqu'en 1836, qui a dû demander un assez long travail; puis un sommaire des principaux événements survenus de la fin du XVIIe siècle jusqu'au jour où il publiait ses essais.

En lisant le livre de M. Maxime de Montrond, on regrette, qu'étant si bien placé pour faire des découvertes sur l'histoire de notre cité, l'auteur y ait été étranger par la naissance, et qu'il n'ait pu y sacrifier assez de temps.

Dans ces dernières années, enfin, M. Eugène Dramard, notre parent et ami, a publié une brochure récompensée par l'Institut, et aussi distinguée par la forme que par le fond, *sur les Origines d'Etampes.* Entre autres choses il y démontre d'une manière péremptoire que le *Pagus stampensis* dont il est fait mention sous la première race des rois Francs, n'avait pas donné, mais devait son nom à un bourg ou agglomération d'habitations, bien antérieur à la conquête romaine; que ce bourg, formant autrefois Estampes-les-Vieilles, et maintenant le faubourg Saint-Martin, devait déjà avoir une certaine importance à l'époque de Jules César; et que le nom d'Estampes vient évidemment du même radical sanscrit que le mot grec

(1) Ce n'est que la seconde; il en existait une bien antérieure, détruite par Philippe-Auguste, et sur laquelle nous ne possédons aucun détail.

Tempé. Notre charmant poëte Clément Marot, en publiant pour vanter et flatter la belle maîtresse de François Ier le dixain si connu sur la vallée d'Etampes, ne croyait assurément pas parler aussi vrai.

Cette brochure contient aussi des données bien plus complètes sur les monnaies d'Etampes qu'on n'en trouve dans nos premiers historiens. Il est fâcheux que M. Eugène Dramard, qui est maintenant officier ministériel à Evreux, ne soit plus à même de continuer ses études pour les temps postérieurs à la conquête et jusqu'à nos jours; il est probable que nous aurions eu une œuvre aussi complète que possible, sur tout ce qui regarde notre pays.

On voit par ce que nous venons de dire qu'Etampes ne manque pas d'historiens proprement dits, mais ce qu'on ne trouve pas dans leurs utiles ouvrages, ce sont ces petits détails intimes, fugitifs, caractérisant une époque et que la génération qui suit a bientôt oubliés; ce sont ces descriptions minutieuses de monuments, de lieux, qu'on voudrait voir illustrées de reproductions graphiques pour en conserver plus complètement la mémoire; en un mot, ce qu'on va chercher avec tant d'empressement et parfois de curiosité, particulièrement sous le rapport moral, dans les récits des chroniqueurs, et que les monographies seules peuvent rendre d'une manière satisfaisante.

Il est vrai que l'histoire ainsi émiettée ne peut offrir de l'intérêt qu'à ceux de la localité en question, mais elle n'en est que plus agréable à ses habitants, dont elle fait en quelque sorte revivre les ancêtres, avec leurs mœurs, leurs coutumes, leurs habitudes, leurs relations, leurs passions même, et généralement tout ce qui constitue l'existence.

Qu'on ne croie pas pourtant, que nous ayons la prétention de remplir, et surtout de remplir convenablement la lacune

que nous signalons ; nous avons voulu seulement indiquer que c'est sur un de ces sujets historiques, spéciaux, que nous avons désiré appeler l'attention de nos concitoyens ; encore les recherches que nous leur offrons sur l'ancien port de notre ville, sont-elles nécessairement incomplètes, puisque, depuis déjà bien longtemps, il a cessé d'exister (1), que les lieux ont bien changé de face, et que sans un procès récent qui a mis au jour un devis des réparations et travaux neufs à faire en 1560, à notre port ainsi qu'à la rivière, nous n'aurions presque aucun monument écrit sur ce vieil établissement.

Nous avons tâché, en rassemblant les faits ci-après exposés, de rendre ce travail sinon attrayant, au moins, jusqu'à un certain point, utile, surtout si l'attention étant appelée sur ce sujet, d'autres plus aptes et mieux placés que nous voulaient bien le compléter et le rectifier par où il pèche.

On nous reprochera peut-être de nous être trop étendu sur ce qui n'avait qu'indirectement trait à notre but, et d'entrer dans des détails prolixes et fastidieux pour des contemporains. Au premier grief nous répondrons que nous n'avons jamais parlé que de ce qui se rattachait plus ou moins immédiatement à l'objet de nos recherches, comme lorsqu'il s'est agi de l'exposition de tout ce qui entourait et avoisinait nos promenades du Port ; nous étions bien aise aussi de ne pas laisser perdre quelques faits parvenus à notre connaissance. Quant au second reproche, celui de donner de trop minutieuses descriptions de choses connues de chacun de nous, plût à Dieu que nos devanciers nous en eussent fourni de semblables. Nous les relirions aujourd'hui avec une avide satisfaction, et ceux qui viendront par la suite ne seront, sans doute, pas fâchés des détails que nous leur transmettons nous-même. Cela ne veut pas dire que

(1) Ainsi nous n'avons pu trouver nulle part à quelle époque on avait comblé son bassin.

nous attachions une grande importance à cet opuscule, mais nous pensons qu'on pourrait être heureux un jour, malgré sa médiocrité, d'y puiser quelques-uns des renseignements qu'il renferme.

QUELQUES RECHERCHES

SUR

LE PORT D'ÉTAMPES

Si, d'aventure, un étranger vient à visiter nos anciennes et belles promenades appelées le Port, il manque rarement de dire avec un sourire plus ou moins narquois : Le port, mais où est-il donc, ce port? où sont donc vos navires? Je ne vois ni le plus petit mât, ni la plus minime voile! Quant aux natifs, pour beaucoup d'entre eux, ce nom ne rappelle aucun souvenir. Cette promenade est le Port parce que c'est le Port, et parce qu'elle s'est toujours appelée ainsi, absolument comme le poulet d'Inde du vaudeville. Eh bien! chers compatriotes, ce n'est pourtant pas là un vain mot, une expression donnée sans motif, à ces magnifiques allées d'ormes qui, il est vrai, ne présentent plus à l'esprit la moindre idée de navigation! Il y eut en effet dans notre ville, jusqu'au XVIIe siècle, non-seulement un port, mais deux ports, comme nous le prouverons plus loin.

Après la conquête des Gaules par les barbares, les superbes voies créées par les Romains furent délaissées, ou tellement négligées par suite de l'instabilité, de l'ignorance et de l'éparpillement du pouvoir sous les premières races de nos rois, et surtout par l'absence de transactions commerciales, qu'elles devinrent complètement impraticables. Plus tard, lorsque la puissance centrale reprit une certaine extension, que l'indus-

trie commença à renaître, les routes n'ayant pas été réparées depuis un grand nombre de siècles, et le charriage y étant de toute impossibilité, principalement durant la mauvaise saison, il fallut nécessairement chercher des moyens de transport plus économiques que celui des bêtes de somme, fort dispendieux de tout temps, et le seul que l'état des chemins permît alors. On dut donc naturellement penser aux cours d'eau, à ces chemins qui marchent tout seuls, comme on l'a dit avec tant de justesse.

Paris, s'accroissant sans cesse et ne pouvant plus se contenter des denrées fournies par ses environs, et même de celles que lui expédiaient les grandes rivières qui le traversent ou y aboutissent, jeta les yeux sur la richesse de la Beauce et sur les nombreux vignobles qui alors couvraient nos coteaux, et chercha, de concert avec les habitants de ce pays, s'il ne serait pas possible de conduire dans cette grande cité, par notre rivière, les blés, les vins, et généralement toutes les marchandises qu'elle pouvait tirer de nos contrées. De là sont nés et la canalisation des cours d'eau d'Etampes, et son port.

Une question préliminaire ne manquera certainement pas d'être faite : à quelle époque la navigation entre Etampes et Paris, ou plutôt entre Etampes et Corbeil, a-t-elle commencé? S'il ne s'agissait que du port de la ville, puisqu'il y a des monuments écrits positifs à son sujet, rien ne serait plus facile que de la fixer; mais un autre lieu d'embarquement, dont on ne connaît pas l'origine, sur laquelle même on n'a aucune donnée, préexistait; et, comme alors tout était privilége et monopole, le possesseur de cet ancien port, situé derrière l'hôpital Saint-Jacques-de-l'Epée, qui est devenu plus tard la propriété des capucins, s'opposa efficacement, durant trente-sept ans, à l'établissement de celui qui devait occuper l'emplacement dont il va être question, et qui fera surtout l'objet de ces recherches.

Voici, du reste, ce que nous apprend Dom Fleureau :

Peu de temps après que Jean de Foix eut pris possession du

comté d'Etampes, par suite de la donation qui lui en avait été faite, en 1478, par le roi Louis XI, le prévôt des marchands et les échevins de Paris ayant considéré la richesse et la fertilité de la Beauce en blé, furent d'avis d'en rendre le transport facile par eau, en canalisant la rivière d'Etampes, qui ne l'était pas alors, ou, au moins, qui était fort peu navigable, bien qu'elle servît déjà à cet usage. Le roi lui-même commanda aux habitants de cette ville de rendre leur cours d'eau en état de porter facilement des bateaux d'Etampes à Paris, soit pour descendre, soit pour monter, commandement auquel ceux-ci s'empressèrent d'obéir en s'appliquant à détourner plusieurs ruisseaux qui couraient dans la prairie, et en les rassemblant dans un même cours, comme aussi en faisant construire des bateaux pour le transport des marchandises.

C'est sur ces entrefaites que le comte Jean, par une charte donnée à Tours, en date du 27 juillet 1490, octroya à sa bonne ville d'Etampes le droit de port.

Il commence par déclarer dans cet acte : que le port qui, par sa souffrance (1) depuis un nombre d'années indéterminé, a été *joignant* l'hôpital Saint-Jacques-de-l'Epée, sera approché et mis *reez des murs d'icelle ville, selon le bié ou cours d'eau qui jà a été fait faire et pourfondir pour celle fin*, sans qu'il soit permis d'embarquer ailleurs ni vin, ni blé, ni marchandises quelconques, sous peine d'amende et de confiscation, ordonnant que les mêmes droits qui avaient été jusque-là payés à l'hôpital Saint-Jacques-de-l'Epée, seraient également acquittés au nouveau port, savoir : quatre deniers parisis par charriots, pour charger ou décharger; deux deniers parisis par charrette et par cheval à somme, sans préjudice du droit de péage. Le denier parisis devait représenter absolument, à cette époque, environ 1 centime 1/2 de notre monnaie, et relativement, au moins 6 ou 7 centimes.

Cette donation, comme nous l'avons indiqué plus haut, fut

(1) Ce qui s'applique aussi bien à lui qu'à ses prédécesseurs.

loin d'avoir de suite son effet. La plus grande difficulté ne fut pas d'acheter les quelques pièces de pré qui formaient l'emplacement destiné à ce port, et un petit nombre de masures situées non loin du rempart, comme aussi de creuser un canal suffisant pour recevoir les bateaux, et de rassembler les courants d'eau qui se perdaient dans la prairie, puisque nous avons déjà vu qu'une partie de ces choses avait déjà été faite par les habitants de ce pays, avant même l'octroi de leur charte; ce fut le commandeur de Saint-Jacques qui s'opposa opiniâtrement à la vérification de ces lettres patentes, prétendant que le droit de port lui appartenait privativement à tout autre, et qu'il en jouissait d'ailleurs sans contestation depuis longtemps. Ceux d'Etampes répliquaient que ce n'était que pure souffrance, et qu'il ne fournissait aucun titre lui accordant valablement ce droit. Et, bien que Louis XII, tuteur de Gaston de Foix, son petit-neveu, fils de Jean, eût approuvé ce qui avait été fait par ce dernier, le procès n'en traîna pas moins en longueur; le commandeur fut même maintenu dans ses prétentions par sentence du bailli d'Etampes, en date de 1514. Les habitants appelèrent de cette sentence au Parlement, après avoir obtenu de François Ier des lettres de confirmation datant du 27 décembre 1521; et enfin, par un arrêt du 28 décembre 1527, rendu par le Parlement de Paris, le commandeur fut bien maintenu dans la jouissance du port situé derrière l'hôpital Saint-Jacques, mais le droit des habitants fut également reconnu, et leur port devait s'étendre depuis les fossés de la ville jusqu'à une ruelle qui descend du faubourg Evezard à la rivière, probablement celle qui existe à peu près vis-à-vis l'octroi de la barrière de Paris, et se dirige encore vers la même rivière, en faisant un angle derrière l'ancienne auberge dite du *Port-Salut*.

Il leur est aussi loisible d'embellir ce lieu pour divertissement et utilité publique, de conduire l'eau dans le canal qu'ils avaient fait creuser, et d'y pêcher ou faire pêcher avec toute espèce d'engins, à leur volonté; de tenir et faire séjourner les bateaux, tant vides que pleins de marchandises, depuis la porte

Evezard (1), dans le fossé creusé le long de cette partie du rempart et en retour dans le cours d'eau, jusqu'à la ruelle ci-dessus désignée, laquelle servait à peu près de limite méridionale au clos de la commanderie, et aboutissait à la rivière vis-à-vis le pré d'un nommé Jehan Massüe. Il leur était également

(1) Cette porte, nommée aussi de la *Couronne*, peut-être parce qu'elle était à cette époque la principale entrée du côté de Paris, la grande route passant par les rues basses de la ville, est encore quelquefois appelée *du Sauvage*, sans doute à cause de quelque auberge de la rue qui y faisait suite, et qu'on désignait également par ce nom ; laquelle auberge aurait eu pour enseigne un sauvage. Elle était encore en construction, en 1506, lors de la seconde entrée que fit Gaston de Foix, comte d'Etampes, alors âgé de 15 ans, qui est beaucoup plus connu sous le nom de duc de Nemours, et fut tué, en 1512, à la bataille de Ravenne, qu'il venait de gagner sur les Espagnols.

Il est certain qu'une autre porte de ce nom avait déjà existé à la place de celle qu'on construisait en 1506, puisque, dans la charte d'octroi du port d'Etampes, il est dit que celui-ci sera approché *reez des murs de la ville*, et il ne peut y avoir de murs sans porte. En outre, la charte de 1226, donnée par l'archevêque de Sens, Gaultier, pour la séparation des paroisses Notre-Dame et Saint-Basile, désigne une *Porta Eurardi* qui ne peut être que la même, et bien qu'à cette époque, il est certain qu'Etampes n'était entourée que de fossés, dont parle au reste la même charte, *ad fossata*, les murs de rempart, dont il subsiste encore des parties assez importantes, ne datant que de la fin du XVe siècle, et n'ayant certainement pas remplacé une enceinte précédente, il devait y avoir dans ces temps reculés des portes plus ou moins fortifiées à l'entrée des voies pénétrant dans la ville.

La dernière porte Evezard, dont la démolition avait été arrêtée en 1771, avec celle de la porte Saint-Jacques, était flanquée de deux tours à toit conique, couvertes en ardoises ; son portail était plus bas que celui de la porte Saint-Jacques, ce qui avait bien pu être une des causes du détournement de la grande route. Elle était percée de meurtrières à canon, et avait eu, dans le principe, une herse et un pont-levis.

C'est la seule porte fortifiée dont on ne trouve pas, dans les délibérations de l'Hôtel-de-Ville, l'époque de la démolition, ni de l'adjudication qui en fut faite, ainsi que de la construction des deux piliers qui la remplacent. Elle doit avoir été abattue en 1774 ou 1775. J'ai ouï dire que l'individu qui en avait été adjudicataire, avait été ruiné parce qu'il avait été obligé d'abattre les premiers piliers qu'il avait élevés, la construction en étant mauvaise.

permis de faire séjourner leurs embarcations au-dessous de l'hôpital Saint-Jacques, le long de l'héritage de Cantien Pouville, qui les bornait au nord, et qui ne devait en être séparé que par l'abreuvoir actuellement dit de la *Maison-Neuve*; de cette propriété de Pouville jusqu'au gué des Sarrasins, situé à environ cent vingt mètres au-dessous des moulins de Brunehaut, bâtis au commencement de ce siècle par M. le vicomte de Viart père; plus loin, au pont de la Barre, qui n'existe plus et qui était probablement placé vis-à-vis le château du même nom, dont il reste encore des vestiges assez importants au hameau de Champigny (ce pont ne doit pas être confondu avec un nouveau construit en bois, et situé un peu plus bas pour faire communiquer le parc de Jœurs avec ce même village de Champigny); enfin aux moulins de Pierrebrou.

Dans l'arrêt rendu par le Parlement, il existe une légère erreur; il y est dit : *in dicto flumine, seu riparia de Juine;* ce n'est pas de la Juine elle-même qu'il s'agit, puisque ce port était situé, comme nous le verrons plus loin, sur le canal résultant de la Louette et de la Chalouette, lequel n'avait reçu qu'une faible partie de la Juine, c'est-à-dire le Juineteau, tandis que cette rivière poursuivait son cours artificiel, comme encore aujourd'hui, à l'autre extrémité de la prairie.

Le présent arrêt fut mis peu de temps après à exécution en présence des maire et échevins, qui étaient alors Jean de Villette, premier maire, Jean Poignard, Mace Baudequin, Jean Guettard et Jean Girome, échevins, ainsi que des représentants du commandeur Dance, alors en Italie avec Lautrec.

Il faut croire que le nouveau port porta un coup terrible à celui de la commanderie, car les capucins, qui avaient succédé en 1580 à l'ordre de Saint-Jacques-de-l'Epée, obtinrent en 1621, après de longues sollicitations, l'autorisation de détourner la rivière qui était droite alors, et qui fait aujourd'hui un coude considérable, afin d'enclore dans leur jardin un pré situé derrière leur maison, pré dont les habitants réclamaient la propriété. Ils y enfermèrent également leur port, et de plus,

bouchèrent une petite rue qui y donnait accès sur le grand chemin, ce qui prouve qu'il n'était plus en usage dès ce temps. On voit aujourd'hui, dans le jardin des capucins, là où on va établir l'abattoir de la ville, un canal qui servait de vivier à ces religieux, et qui est une partie de l'ancien lit de la rivière.

Les marchandises seules n'étaient pas transportées par les bateaux naviguant sur notre cours d'eau; ils se chargeaient également des personnes, bien que le trajet d'Etampes à Paris, et surtout de Paris à Etampes, dût être fort long et durer pour le moins plusieurs jours. Un savant homme qui vivait sous Henri III, Claude Mignault, plus connu sous le nom de Minos, avocat du roi à Etampes vers 1580, puis doyen de la Faculté de droit de Paris, nous apprend qu'il avait composé son principal ouvrage durant les loisirs que lui donnaient ses voyages sur le bateau entre Etampes et la capitale, tant en descendant qu'en remontant.

A quelle époque notre rivière a-t-elle cessé de servir comme canal de transport?

Aucun acte émanant, soit de l'autorité centrale, soit du pouvoir municipal, ne l'établit; seulement, d'un procès qui eut lieu en 1663 contre un nommé Raguin, qui prétendait avoir seul le droit de conduire des bateaux sur la rivière d'Etampes, et avait fait saisir et vendre, à Corbeil, un chargement de blé appartenant à Nicolas Baudry, bourgeois de notre ville, et qui fut débouté par un arrêt du Conseil privé du roi, il appert qu'alors le port était encore en activité.

Quelques années plus tard, Dom Fleureau, écrivant ses précieuses antiquités et parlant assez longuement de cet établissement, n'eût pas manqué de faire remarquer qu'il n'existait plus à cette époque, s'il en avait été ainsi. Il est probable qu'il ne tomba tout à fait en désuétude que vers la fin du XVIIe siècle, par suite de l'amélioration des grandes routes, qui purent permettre un charriage plus expéditif, plus commode et aussi économique à notre commerce.

Quels ont été les différents ruisseaux, les affluents qui fu-

rent réunis d'après l'ordre du roi, par les habitants, afin d'obtenir près de leur ville le port que devait leur concéder la charte de 1490? La rivière actuelle est-elle la même que celle sur laquelle la navigation était établie?

Si on porte les yeux sur le point de la vallée qu'occupe la ville d'Etampes, on reconnaît que cette même vallée est la réunion de deux autres, qui convergent et se dirigent à peu près vers le nord; savoir : celle de la Juine qui est la plus orientale, et celle de la Chalouette et de la Louette, parcourue par ces deux petits cours d'eau. Autrefois, avant l'établissement de notre cité, toutes ces rivières, arrivées un peu au-dessous du lieu où est aujourd'hui le Petit-Saint-Mard (1), se confondaient, et leurs eaux, formant un nombre variable et plus ou moins nombreux de courants à lits changeants, serpentaient dans la partie la plus déclive de la vallée qui leur était devenue commune. Mais, lorsque la partie nouvelle d'Etampes, la ville proprement dite, commença à s'élever, sous les premiers rois de la troisième race et surtout sous Robert-le-Pieux, comme il eût fallu descendre très-bas pour aller jusqu'au bord de l'eau, ce qui eût offert beaucoup d'inconvénients, on bâtit à mi-côte et au bas du coteau, sur le terrain solide, et les deux ruisseaux de Louette et de Chalouette furent sans doute, dès ce temps, canalisés et amenés dans la ville elle-même; ce canal artificiel parcourt encore nos rues basses, et prend naissance aux Portereaux, près d'un petit fortin assez bien conservé et fort curieux, qui en défendait jadis les approches.

Une petite quantité d'eau destinée à former un ruisselet, appelé un peu emphâtiquement la *Rivière des Prés*, s'échappe à travers deux vannes dont l'une est renfermée dans le fortin lui-

(1) Il tend à s'établir une faute dans la manière d'ortographier le nom de ce hameau, ainsi que celui de Chalo-Saint-Mard, autrement dit, le Grand Saint-Mard; on l'écrit, même dans les actes publics, par un *s* au lieu d'un *d*. Saint-Mard est formé par syncope de saint Médard, patron de l'église du Grand-Saint-Mard et de l'ancienne chapelle du Petit, abattue il y a une douzaine d'années.

même et l'autre est située quelques mètres plus bas. En levant ces vannes, toute l'eau destinée au canal de la ville s'échappe par la petite rivière des prés. Sans doute on pouvait s'en servir autrefois pour inonder la prairie en cas d'attaque de ce côté; aujourd'hui, on ne change plus l'eau de lit que pour réparer les maisons et les usines tous les trois ans; c'est ce qu'on appelle mettre la rivière *à clos*. Cette habitude date, au reste, de plusieurs siècles, et peut-être de la captation de la rivière.

Après avoir pris naissance comme nous venons de le dire le ruisseau des prés longe plus ou moins immédiatement l'ancienne enceinte orientale de la ville, dont il reste plusieurs traces de murs et deux tourelles, la presque totalité en ayant été abattue en 1833. Dans ce cours, elle sert aux jardins maraîchers pour l'arrosage et le lavage des légumes, et beaucoup de personnes vont aussi s'y approvisionner d'eau pour leurs usages ménagers. Cependant du mois de mars au mois de mai, les vanniers ayant l'habitude, depuis sans doute un temps immémorial, de faire tremper leurs osiers dans le ruisseau, l'eau y acquiert à cette époque un goût très-désagréable. Arrivé non loin du Perray, il reçoit le plus petit bras du Juineteau, appelé le ruisseau des Dames, forme un abreuvoir, puis s'engage sous l'ancien pont de la porte Saint-Pierre et va enfin se perdre dans le canal lui-même qui quitte la ville après avoir fait tourner un moulin bâti il y a environ soixante-dix ans par M. Berchère, et appartenant actuellement à M. Gatineau. La jonction de la rivière des prés et de celle de la ville a lieu au-dessous d'un pont qui doit être fort ancien et qui faisait partie de l'ancien chemin de ronde, tournant autour du rempart.

Le cours d'eau artificiel d'Etampes ayant donc reçu le ruisseau dont je viens de parler, ne tarde pas, après douze ou quinze mètres de parcourt, à se grossir d'un courant assez considérable qui vient de faire tourner un moulin construit en 1814, appelé le moulin de Coquerive, et appartenant actuellement à M. Dramard. Ce courant qui s'y jette sur sa rive droite est supérieur à la moitié de son volume. Avant l'érection du moulin

il le joignait un peu plus haut, tout près de la tombée de la rivière des prés. Il est lui-même la réunion des six branches les plus importantes du Juineteau, de sorte que la Juine, sans former directement le port d'Etampes, y entre pour une partie par son dérivé. Après s'être ainsi amplifiée et avoir acquis un volume assez important, la rivière arrive au bout de la promenade du port en baignant les anciennes fondations du mur d'enceinte, qu'on reconnaît encore très-bien à la base du parapet qui prolonge celui du pont de pierre du moulin Gatineau. Au niveau de la principale allée de la promenade existe un pont de bois qui joint celle-ci à l'allée dite de Coquerive, elle a en ce point seulement huit mètres de largeur. Ensuite elle fait tourner les moulins dits du port, élevés par M. Gérôme au commencement de la révolution, descend derrière les Capucins en décrivant la courbe indiquée, courbe qui résulte de son détournement et qui commence manifestement au bout de la petite ruelle qui nous semble former la limite de l'ancien port de la commanderie de Saint-Jacques-de-l'Epée. Enfin, après avoir décrit des contours plus ou moins marqués, elle atteint la chaussée de Morigny, les moulins de Brunehaut, la place de l'ancien gué des Sarrasins, et ne tarde pas à se joindre à la Juine, derrière le beau parc de Brunehaut. Dans ce parcours, elle a de neuf à dix mètres de large jusqu'aux Capucins; au-delà elle en a généralement un peu plus. Sa profondeur varie de quatre-vingts centimètres à un mètre trente à quarante; il y a peu de points où elle en ait davantage.

A quelle époque précise remonte la dérivation de la Louette et de la Chalouette? Ici encore aucun monument écrit ne nous renseigne, mais il est probable, d'après l'inspection des lieux, d'après la grande ancienneté des moulins dits *du Sablon*, le *Petit-Moulin* et les moulins *d'Arnatal* ou *d'Arnetau*, que cette dérivation est contemporaine de la construction d'Etampes-les-Nouvelles, et a au moins sept à huit siècles d'existence. (1)

(1) Louis VI, dit le Gros, par un acte, daté de la onzième année de son règne (1120), donne aux lépreux de Saint-Lazare, entre autres choses, un

Maintenant reportons-nous à la Juine.

A partir de ce qu'on nomme le portereau de Vauroux, et même au-dessus de ce point, si la rivière était abandonnée à son cours naturel elle ne tarderait pas à se précipiter dans le le fond de la vallée, et à rejoindre au point indiqué plus haut ses voisines Louette et Chalouette. Après avoir abandonné le Juineteau, qui en absorbe au moins un bon tiers, elle coule dans un lit artificiel et bien plus élevé que le bas de la prairie, en suivant d'abord le côteau voisin. Arrivée au pont de pierre, elle s'en éloigne, et vient bientôt, avant de pénétrer dans le faubourg Saint-Pierre, faire tourner le moulin de Gérofosse, construit sur les anciennes fondations du moulin Fouleret, qui appartenait aux religieux barnabites; ensuite elle alimente l'ancien moulin situé près de la grande route, et qui est actuellement la propriété de M. Guerraz; de là, elle passe sous le pont appelé autrefois des Lièvres, qui sépare le faubourg du Perray, va faire tourner le moulin des Fontaines, de nouvelle construction, et, côtoyant des jardins maraîchers et des prairies, elle gagne le charmant lieu de Vaudouleurs (1), où elle fournit ou doit fournir une certaine quantité d'eau passant à travers deux ouvertures circulaires percées dans des grès; ces filets d'eau allaient, il n'y a pas longtemps encore, alimenter de petites et murmurantes cascades placées de chaque côté d'une allée fraîche et ombreuse, bien connue de nos promeneurs, puis, grossies de jolies sources, elles se rendaient dans la rivière d'Etampes, derrière l'ancien jardin des Capucins; aujourd'hui, grâce au curage à fond vif des rivières, il ne passe plus par les ouvertures dont nous venons de parler une seule goutte d'eau; ces cascades sont à sec, et les coquilles en pierre sur lesquelles celle-ci s'épandait sont détruites ou gisent renversées.

muid de blé, mesure de Paris, à prendre sur son moulin d'Arnaud d'Etampes, *apud darnum stallum*.

(1) Ce nom est encore une preuve de l'altération que les mots subissent avec le temps. Ce lieu s'appelait primitivement *Val odoris*; au lieu de Vaudodeur, on a fait Vaudouleurs.

Du pont de Vaudouleurs la Juine parvient, en formant quelques sinuosités, à celui de Morigny, longe l'ancien parc de l'abbaye, appartenant actuellement à Mme de Venancourt, fait tourner le vieux moulin des anciens moines, et deux autres construits depuis quarante-cinq ans environ, puis, se réunissant à la rivière d'Etampes, le long du parc de Brunehaut, comme nous l'avons déjà dit, elle va constituer, avec la précédente, un cours d'eau d'une certaine importance, lequel, après quatre à cinq lieues de parcours, se joint à l'Essonne à la poudrière du Bouchet, et court se jeter dans la Seine à Corbeil, avec cette dernière.

Au portereau de Vauroux s'échappe de la Juine un dérivé très-important, qui se nomme le *Juineteau*. Ce dérivé s'augmente des sources qui prennent naissance dans la prairie d'Ormoy, et dans un parc récemment déboisé situé en amont du portereau de Vauroux. Il coule dans la partie la plus basse de la vallée d'Etampes, et, arrivé à peu de distance du Perray, se divise en sept branches dont six alimentent cette partie intermédiaire à la ville et au faubourg Saint-Pierre, et la traversent pour se réunir bientôt en un seul courant qui fait tourner le moulin du Perray ou de Coquerive, puis se jette dans le canal d'Etampes, au lieu indiqué.

Lorsque les habitants, dans l'espoir d'obtenir un port qui leur appartînt, et sur les ordres du roi Louis XI ou de Charles VIII, l'historien d'Etampes ne précise pas, réunirent, disent nos antiquités, tous les ruisseaux qui se perdaient dans la vallée, pour en faire un courant unique assez fort pour porter bateau, il ne peut évidemment être question que des différentes branches du Juineteau, qui, sans aucun doute, suivaient en ligne plus ou moins droite leur direction primitive, et allaient se jeter dans la rivière beaucoup plus bas que le port actuel, tout en alimentant celui de la commanderie.

Pas plus que pour la Louette et la Chalouette, on ne connaît l'époque où la Juine fut détournée de son cours primitif. Il est probable que les religieux bénédictins de Morigny en auront

été les principaux auteurs, afin d'obtenir ainsi un cours d'eau le long de leur clos et d'avoir la possibilité d'établir un moulin. Peut-être aussi que les habitants du faubourg Saint-Pierre, qui est fort ancien, n'y auront pas été étrangers. On peut dire, toutefois, que, de même que pour le cours d'eau parallèle, ce fait doit être d'un temps fort reculé, et qu'à l'établissement du port de la ville les choses étaient positivement et depuis longtemps dans le même état de ce côté.

D'après ce qui vient d'être exposé, le régime des eaux de la vallée d'Etampes aurait été, au milieu du XVe siècle, à peu de chose près, ce qu'il est aujourd'hui.

Les rivières, à cette époque, étaient-elles plus fortes? Tout tend à faire supposer que non, et l'état du portereau de Saint-Martin, et celui du canal forcé de la ville, qui n'ont pu changer depuis ce temps, ce qui fait que ce dernier n'a jamais pu livrer un volume d'eau notamment plus considérable. Il ne peut, non plus, y avoir de doute sur l'identité complète du cours d'eau actuel avec celui qui servait à l'embarquement, et ce cours d'eau devait occuper absolument la même place; car, d'un côté, il y avait impossibilité qu'il fût plus rapproché du côté de la ville et qu'il envahît une partie de la promenade actuelle, puisqu'il baignait et qu'il baigne encore les fondations de l'ancien rempart, lequel, arrivé à la place de l'abreuvoir du port, se détournait brusquement à angle droit, pour s'unir à la portion de ce même rempart qui allait rejoindre la porte Evezard; de l'autre, il ne pouvait pas davantage être plus avancé vers le fond de la vallée, puisqu'un acte authentique de 1644 établit que le propriétaire du jardin voisin de celui au bout duquel on a depuis bâti le moulin situé sur la rive gauche de la rivière, ne fut autorisé à élever un mur de clôture qu'à quatorze pieds du bord de celle-ci, ce qui formait la largeur du chemin de hallage; or, de ce mur, ou plutôt d'une baie de porte construite à sa place jusqu'à la rive correspondante, on compte à peu près dix-huit à dix-neuf pieds; mais, pour établir le moulin, il a fallu remblayer cette rive dans une largeur équivalente à la différence des quatorze pieds. Donc le cours

d'eau du port n'a pas changé de place depuis l'époque où il était en activité, et depuis qu'il n'a plus porté bateau.

La largeur du canal était-elle plus considérable que de nos jours? La chose est extrêmement probable, et je l'ai moi-même vu, il y a une quarantaine d'années, rétrécir de deux ou trois mètres sur sa rive droite, derrière le jardin des capucins. Au lieu d'avoir neuf ou dix mètres en moyenne, peut-être en avait-elle dix ou onze, et elle devait probablement être plus large encore à l'endroit du port et aux lieux de stationnement des bateaux. En 1760, le lit de la rivière, au bout du port et de son côté, fut rétréci de huit pieds, comme quelques propriétaires, voisins de l'abreuvoir, l'avaient déjà fait, bien que le terrain ne leur appartînt pas, ce qui fait que le mur du rempart, avant de retourner sur le port, n'allait pas tout à fait jusqu'à la berge actuelle, près ledit abreuvoir.

Les documents qui ont trait à notre port sont malheureusement fort rares; c'est dans Dom Fleureau qu'on trouve le plus de détails pour ce qui regarde son établissement; mais comme de son temps la chose était au vu de tout le monde, il se croit sans doute dispensé de donner aucune description sur l'état dans lequel il était alors, bien que, comme nous l'avons démontré, il fût encore en pleine activité à l'époque où il écrivait (1667). Le transport par eau ayant duré plus de cent cinquante ans rien que pour le port de la ville, il nous paraît hors de doute qu'il doive encore exister aujourd'hui à son égard un grand nombre de pièces, soit émanant de l'autorité, soit regardant des transactions particulières. Il est donc fort probable que des recherches actives dans les archives de l'Empire, dans celles de notre département, dans les anciens titres de notre municipalité, qui, malheureusement, ne remontent pas au-delà de 1634, et dont la suite est même fort irrégulière, et aussi dans des vieux papiers de famille, amèneraient la découverte de faits précieux pour ce qui a trait à notre sujet. Pour cela, il faudrait disposer de beaucoup de loisirs et être à même de se livrer à ces sortes de recherches, c'est-à-dire posséder des connaissances paléographiques assez étendues. Pour notre

compte, nous n'avons ni les uns ni les autres. Nul doute, du reste, que le temps, le hasard, le goût plus prononcé des générations nouvelles pour ce genre d'études ne finissent par ajouter de nouvelles connaissances à celles que nous possédons déjà sur le port d'Etampes.

Un procès récent survenu entre la compagnie du chemin de fer d'Orléans et M. Gérosme, propriétaire du moulin de la rive gauche de la rivière et du jardin qui est devant, a mis au jour deux pièces des plus précieuses pour la question qui nous occupe; l'une d'elles, surtout, en écriture moderne; j'en dois l'obligeante communication à mon honorable confrère, M. Menault, qui s'occupe avec beaucoup de zèle et de savoir des antiquités propres à nos localités, et vient de publier sur Angerville, son pays natal, et sur la Beauce en général, un remarquable ouvrage récompensé par l'Institut (1). Cette pièce, qui appartient aux archives de la ville, est un devis estimatif, à la date de 1560, très-circonstancié, des travaux nouveaux ou de réparations à faire au port et à la rivière d'Etampes, jusqu'à sa jonction, derrière Brunehaut, avec la Juine. Ce travail nous fait connaître une foule de détails perdus et inconnus aujourd'hui, et nous paraît tellement important que nous avons cru devoir le transcrire ici dans son entier, nous réservant d'en expliquer, d'après nos connaissances acquises, au moins tout ce qui aurait besoin de commentaire, et de baser nos indications sur les données positives qu'il nous fournit. La seconde pièce n'a d'intérêt pour nous qu'en ce qui regarde le chemin de halage. C'est un acte authentique de bornage, donné en 1641 à un sieur Thibaut, alors propriétaire du jardin voisin de celui des auteurs de M. Gérosme, par les autorités d'Etampes. Cet acte a cela de remarquable qu'il dit que les possesseurs du chemin de halage longeant la rivière doivent l'entretenir et en laisser le libre parcours à tout le monde.

(1) *Essais historiques sur les villages de la Beauce*, 1 v. in-8°, en vente chez Fortin et Brière, libraires à Etampes; — à Paris, chez Aubry, rue Dauphine, 16.

Procès-verbal de visite depuis le port jusqu'au gué des Sarrasins.

23 juillet 1560.

Rapporté par nous, Michel Guerau, maistre tailleur de pierres et masson, Guillaume Larsonneur, Jehan Ginet et Pierre Barbier, charpentiers et jurés, sur le faict des œuvres de massonneries et de charpenteries en la ville et baillage d'Estampes.

Que, à la requeste des maire et échevins (1) de la ville d'Estampes, et au mandement de monseigneur, monsieur de Mesmes, seigneur de Malassis, conseiller du roy nostre sire, et maistre des requestes ordinaires de son hostel.

Sommes avec ledict seigneur, le 23e jour de juillet 1560, transportés sur la rivière d'Estampes, au port de ladicte ville, juste les murailles et porte Evezard d'icelle, et depuis ledict port sur ladicte rivière jusqu'au gué appelé le gué des Sarrasins et quelque peu au dessoubz, distant ledict gué du port de ladicte ville une lieue par eau (2).

Et en la présence dudict seigneur avons veu les lieux et endroitz, tant dudict port que de ladicte rivière, esquels il est besoing et nécessaire faire les réparations et choses cy-après déclarées, affin que les bateaux chargez de leur charge accoutumée qui est de douze muids de bled, mesure d'Estampes, ou de trente-deux poinçons de vin pour chacun bateaulx, puisse aller aisement et commodement sur ladicte rivière jusqu'au dict gué sans faire allège, décharger ou recharger comme il est faict ce présent, faulte que lesdictes réparations ne sont faictes.

En premier lieu est besoing et nécessaire, sur et dedans ledict port, faire paver iceluy port de sa longueur qui est de 64 toises sur 24 de large, et ledict pavé de 10 toises de large, le-

(1) Le maire était alors Philippe Cormereau, et les échevins, Ferry Hue et Simon de la Lucassière.

(2) Il y a évidemment là une faute; c'est une demi-lieue qu'il aurait fallu dire.

quel pavé reviendroit à 640 toises, et veault chacune toise quarante solz tournois, tant pour matière que pour façon, et fault faire ledict pavé affin que le charroy ne puisse enfondrer, et que ledict port soit net et sans fange, par ce faisant, que la marchandise ne puisse estre gastée; lesquelles 640 toises vallent et reviennent à la somme de 1280 livres tournois.

Fault faire une muraille de dedans et juste le bord desdictz fossés dudict port où sont les bateaulx en l'eaue, esquels l'on charge la marchandise, laquelle sera de la longueur dudict port, et oultre dix toises au retour de dans la rivière et bord d'icelle, à l'endroit du pavé, et de hauteur de 8 piedz seulement du rez-de-chaussée en sous l'eaue, et d'épaisseur de 3 piedz, et icelle muraille faire de gros quartiers de grès, taillez et dressez à la règle, laquelle muraille servira de contrescarpe contre la chaussée du port et pour contregarder le pavé, et en icelle muraille fault faire des boutes fors ou contrepilliers de 2 piedz et demy de large et de 3 piedz de saillie, pour deffendre les terres qu'ilz n'enfoncent la muraille, et que les terres ou sablons ne puissent entrer esdicts fossez ou soubz lesdictz bateaulx, et que quand on faict des bateaulx neufs, l'on les puisse aisément mettre en l'eaue esdicts foussez et port, sans en ce faisant y faire mener ou couller aucunes terres ni sablon, ni pareillement en chargeant la marchandise esdictz bateaulx, laquelle marchandise, au moyen de ladicte muraille servant de bordeure au rez-de-chaussée, sera fort aisée à charger esdicts bateaulx, laquelle muraille sera massonnée et garnie par derrière de pierre, chaulx et sablon, et vault chacune toise de muraille faicte comme dict est à chaulx, sablon et grès taillés, la somme de 20 livres tournois, et contient en tout ladicte muraille 98 toises 2/3, qui reviendront audict prix de 20 livres tournois par toise, tant pour matière que façon, à la somme de 1967 livres 6 sous 8 deniers.

Sur ladicte rivière, et à l'endroit du premier gourt d'entre ledict port et l'hospital Sainct-Jacques, est besoing et nécessaire curer ladicte rivière, assavoir cinq toises au-dessus dudict

gourt, et cent toises au-dessoubz, au val de l'eaue de ladicte rivière, affin que les bateaulx puissent aisément passer chargez sur ladicte rivière et à l'endroit dudict gourt, ce qui ne se peut bonnement faire sans curer ladicte rivière, parce qu'il y a des roches, pierres et sablon estant en ladicte rivière, et vault et coustera à curer 40 livres tournois.

Pareillement au second gourt de ladicte rivière, entre ledict port et l'hospital Sainct-Jacques, est besoing et nécessaire y faire ung portereau neuf, pour tenir et garder l'eaue, affin que les bateaulx puissent aller aisément chargez de leur charge, et fault faire les deux joues dudict portereau de grèz taillez et dressez à la règle, et massonnez derrière à chaulx et sablon jusqu'à 3 piedz d'épesseur, de longueur de 5 toises chacune joue, et de hauteur 12 piedz, et vault chacune toise, tant pour matière que façon, 20 livres tournois, et pour la charpenterie qui convient faire audict portereau et planche qui servira à aller lever la vanne, ensemble pour le bois du chappeau d'ycelui portereau, vanne, escroue, visz, et pour la façon du charpentier, fault et coustera 50 livres tournois, qui est en somme pour tout ledict portereau, comprins la massonnerie et charpenterie, 450 livres tournois.

Au droit de l'abreuvoir de l'hospital Sainct-Jacques est nécessaire curer la rivière de 20 toises de long, commençant au droit de la muraille dudict hospital Sainct-Jacques, tirant aval la rivière, pour ce que aucunes fois les bateaulx, quand ilz descendent et remontent, ilz demeurent aggravez et demeurez.

Et vault ce que dessus à faire 100 livres tournois.

Aussi, depuis le sault du pré de l'Hostel-Dieu d'Estampes jusqu'au pré de Philippe Fillol, ymagier, estant l'un de l'autre de 80 toises de longueur, est besoin pareillement et nécessaire curer la rivière, parce qu'elle est remplie de bourbe, ordures et sablon, tellement que en la plus part de ladicte rivière, il n'y a que ung pied d'eaue, et que les bateaulx demeurent aggravez le plus souvent.

Et vault tout ce que dessus 400 livres tournois.

Davantage il est besoing remplir une place vuide appelée le Tour-du-Gibet, et fault ce faire pour ce que les eaux y demeurent et ne peuvent descendre, et quand les bateaulx descendent dudit gourt, l'eaue les mène dedant ladicte place vuide, de sorte que quand ilz y sont ilz n'en peuvent sortir aisément au moyen de la fange et bourbe qui y est.

Et fault, pour remplir ladicte place vuide, 50 livres tournois.

Plus, est besoing curer ladicte rivière à l'endroit dudict Tour-du-Gibet, et delà jusqu'à la planche du fossé Saint-Lazare, distant l'un de l'autre de 200 toises; il fault ce faire au moyen que ladicte rivière est remplie de fange et autres immondices, et, en aucuns endroits de ladicte rivière, il n'y a qu'un pied d'eaue ou 15 poulces, qui n'est chose suffisante pour porter les bateaulx chargez de leur charge.

Et fault, pour faire ce que dessus, la somme de 900 livres tournois.

Aussi fault et est nécessaire remplir une autre place vuide qui est au droict et derrière le bois de Saint-Lazare, parce que l'eau se perd en cest endroict. Et aussi parce que quand les bateaulx passent par ce dict lieu, il faut que les mariniers qui tirent les bateaulx s'éloingnent fort loing, au moyen qu'il n'y a point de passage en icelle place; remplie ainsi qu'il appartient, servira de chaussée qui sera cause que les mariniers mèneront et conduiront leurs bateaulx et marchandises estant dedans, beaucoup plus aisément qu'ilz ne font à présent.

Pour quoy faire, la somme de 50 livres tournois.

Davantage il fault curer et est nécessaire de faire curer ladicte rivière entre la planche qui est sur le fossé de Sainct-Lazare et la planche de Morigny la longueur de 40 toises de long, à cause des ordures ou immondices qui sont en ladicte rivière, et aussi qu'il n'y a gueres d'eaue.

Et fault, pour faire ce que dessus, 200 livres tournois.

A ladicte planche de Morigny convient et est nécessaire faire ung portereau tel et pareil que celluy cy-dessus déclaré, pour

retenir l'eaue d'entre le premier portereau et ledict portereau près Morigny, affin qu'il y ait de l'eaue à suffisance pour faire aller les bateaulx chargez de leur charge, jusques au gué des Sarrazins sans allége.

Pour quoy faire fault la somme de 450 livres tournois.

Au-dessoubz de ladicte planche de Morigny est besoing curer ladicte rivière jusqu'à 40 toises au-dessoubz d'icelle planche, parce qu'il y a grands sablon et terrault qui est descendu par les ruines et grand affluence des eaues descendant du ciel, et à cause de ce les bateaulx ne peuvent aisément passer.

Pour quoi faire fault la somme de 200 livres tournois.

Depuys un grand sault qui est au-dessoubz de ladicte planche de Morigny, appelé le sault de la Boucarde, est nécessaire faire refaire la chaussée de 50 toises de longueur avesques pieux clairs et gravois derrière pour passer les mariniers, parce qu'ilz ne peuvent passer sans grand détour, et fault que le bateau séjourne ce pendant que les mariniers prennent leur chemin.

Et pour faire ce que dessus fault la somme de soixante livres tournois.

Et si fault curer ladicte rivière au-dessoubz dudict gué des Sarrazins, ledict gué comprend jusques à 30 toises de long, parce qu'il est plein de sablon, pierres, grez, rochers et aultres immondices, qui sont cause que les bateaulx ne peuvent passer.

Et fault, pour faire ce que dessus, la somme de 150 livres tournois.

Et encores, quant les choses dessus seront faictes, il les fauldra entretenir, et si par chacun an fauldra une fois pour le moings curer et nestoier ladicte rivière depuis ledict port de ladicte ville d'Estampes jusques au-dessoubz dudict gué des Sarrazins, et jusqu'à l'endroict que la rivière qui passe par dedans le lieu et villaige de Morigny, se rend et thumbe dedans la grand rivière qui vient dudict port de la ville d'Estampes, et ce à cause que lesdictes deux rivières se assemblent, l'eaue est plus grosse, et par ce moyen s'en vont de là les bateaulx char-

gez de leur charge ordinaire, sans allége, et dudict gué des Sarrazins, jusqu'au lieu et endroict où lesdictes deux rivières se assemblent, y a de distance 30 toises aux environs.

Et la cause principalle pour quoy il convient curer et nestoier chacun an ladicte rivière, est à cause que du côté d'occident sont montagnes, sablonnières, et que quand il vient abondance et affluence d'eaue du ciel, l'eaue emmene le sablon, terre et pierre en ladicte rivière, ainsi que l'on peust cognoîstre évidemment par l'inspection des lieux.

Et tous ce certifions être vrai, tesmoing noz seings cy mis.

Tel est le bien précieux document dont nous devons la découverte au procès indiqué. A lui seul, il nous fournit certainement plus de données que tous les livres qui traitent de ce sujet, l'inspection des lieux dans leur état actuel et la tradition. Il nous servira de guide pour achever ce travail malheureusement fort imparfait, et en traitant des matières qui nous restent à passer en revue, nous suivrons, autant que possible, l'ordre dans lequel elles y sont exposées.

En 1560, c'est-à-dire trente-trois ans après l'établissement de notre port, et à une période très-active de son existence, par suite de l'imperfection des travaux primitifs et du défaut d'entretien, nous voyons quatre experts, un maçon tailleur de pierres et trois charpentiers, être chargés d'apprécier les ouvrages neufs et ceux de réparations à faire audit port et à la rivière, lesquels devaient, suivant leurs devis, être considérables, puisque leur estimation s'élève au chiffre total de 6597 livres 6 sous 8 deniers tournois, somme très-forte pour le temps, la livre représentant alors environ 3 francs de notre monnaie, et relativement plus de dix fois autant; sans être taxé d'exagération, on peut dire qu'il s'agissait d'une dépense équivalent à 80,000 francs au moins du temps actuel, charge très-lourde à quelque époque que ce soit pour notre ville.

Dans la charte de 1490, le seigneur se réserve les droits à

percevoir sur le chargement et déchargement des bateaux, sans préjudice de celui de péage; pourtant c'est Etampes qui fait les premiers frais, c'est encore elle qui se dispose à faire ceux que demande l'estimation de 1560, et rien ne démontre qu'elle en tirât d'autres avantages que de posséder un moyen de transport plus facile et plus économique que ceux qui existaient alors; avantages qu'elle devait priser bien haut! Ne serait-il pas possible aussi, que plus tard, par accord avec le seigneur et en raison des fortes dépenses qu'elle était obligée de faire constamment, il y eût eu, entre notre municipalité et ce dernier, un partage quelconque des droits dont il ne resterait plus trace, comme, du reste, la chose se passe aujourd'hui entre l'Etat et les villes à octroi? Il nous serait impossible de répondre à cette question, et nous laissons à d'autres plus compétents le soin de la trancher.

Le port ou promenade du port se compose de deux parties, non compris la grande et belle allée dite de Coquerive, qui en est séparée par le pont de bois indiqué, lui fait suite, et se prolonge sur une longueur d'au moins trois cent cinquante mètres, jusqu'à la Juine. Cette allée qui traverse toute la prairie, est un don fait à la ville par un de ses habitants, M... (1), dont elle devrait naturellement porter le nom.

La première partie de notre port, appelée aussi avant-port, a deux cents mètres de long sur trente-cinq ou quarante de large. Elle est limitée à ses deux extrémités, par la grande route actuelle, et l'ancienne, ou rue du Faubourg-Evezard. Du côté de la ville elle est bornée, dans sa largeur, par un reste de l'ancien mur d'enceinte, et, du côté du faubourg, en allant de haut en bas, car elle offre une certaine pente, par une grande place verte occupée par l'ancien cimetière des paroisses Notre-Dame et Saint-Basile, lequel n'a été transféré dans le lieu qu'il occupe aujourd'hui qu'au commencement du

(1) Nous avons oublié le nom de ce généreux compatriote, mais on le retrouverait facilement au besoin.

siècle (1802). Ce dernier était alors bien moins grand et formait un carré régulier. Vers 1820 on y a ajouté une pointe dont le chemin de fer a envahi une portion, et depuis quelques années, on l'a étendu sur le versant du monticule voisin dit du *Mâche-Fer*. Au-dessous du vieux cimetière on a bâti, depuis environ trente ans, une ou deux maisons; puis on trouve l'ancienne Arquebuse appelée maintenant la Rotonde, et enfin un mur de jardin terminé par une habitation particulière ouvrant sur le faubourg Evezard.

La partie de nos anciens remparts qui longe l'avant-port, était assurément la plus forte, et est actuellement la mieux conservée. Ce mur a près de deux mètres d'épaisseur à sa base; il était couronné par une banquette qui régnait intérieurement, laquelle était surmontée, du côté du fossé, par un parapet de quatre pieds de haut, ce qui permettait aux défenseurs de circuler le long de la muraille et de tirer presque à couvert sur l'assaillant. Nous avons vu dans notre enfance ce mur presque en état d'intégrité, surtout vers le faubourg Evezard. Sous le majorat de M. Cresté, on l'a déjà découronné en le faisant sauter à la mine, et dans un but d'utilité assurément fort problématique. Ce mur, bâti en mortier de sablon et chaux devenu par le temps aussi dur que le roc, est en petit appareil, la pierre noyée dans le mortier. Il ne peut être démoli qu'en le faisant sauter. On ne trouve de pierres de taille, qui sont en grès, qu'autour des meurtrières et sur deux éperons saillants qui existent encore à peu près à égale distance des deux routes et de la tourelle dont nous parlerons tout à l'heure. Ces grès ont été en partie arrachés depuis vingt à vingt-cinq ans. Un certain nombre de meurtrières à canon, évasées seulement du côté de la ville et d'à peu près vingt centimètres d'ouverture avec visée verticale de cinquante centimètres, le garnissent. Entre chaque canonnière il y a une archière (1), l'arbalète étant encore en usage à l'époque de leur construction, qui doit être de la fin

(1) Elles sont en tout au nombre de dix plus ou moins bien conservées.

du xvme siècle. M. Cresté a fait de plus ouvrir une large brèche dans cette muraille, qui, malheureusement, laisse apercevoir de la promenade la vilaine petite rue de l'Hospice et toutes ses saletés. C'était pour procurer un accès plus facile avec des voitures, lors de la foire Saint-Michel qui tient sur la promenade. Il nous semble qu'au lieu de cette brèche disgracieuse, il eût été tout aussi facile de laisser, au bas du port le long de la muraille une petite rampe qui eût été fort douce, puisqu'il n'y a là qu'une marche ou deux, et qui eût rendu le même service, bien plus complètement même, car l'accès aux voitures est plus commode par la rue Evezard que par la rue de l'Hospice; mais déjà on en voulait à ces malheureux restes.

A peu près au milieu de l'espace qui sépare l'ancienne porte Saint-Jacques de celle de la Couronne, il y avait une jolie et vieille tourelle qui, depuis deux ou trois mois, vient d'être abattue sous le prétexte qu'elle nuisait à la régularité de la foire Saint-Michel, qui a pourtant de quoi se développer sur la place. Cette tourelle, de forme ronde, à peu près de même hauteur que le mur d'enceinte avec lequel elle communiquait à son étage supérieur par deux baies donnant accès à la banquette dont nous avons parlé, plongeait en s'épatant jusqu'au fond du fossé. Elle s'ouvrait sur la rue du rempart par une porte basse à plein ceintre, et offrait deux étages séparés par une voûte. A chaque étage il y avait trois meurtrières à canon, deux dirigées paralèllement à la muraille, et une sur le faubourg. Ces meurtrières étaient du même calibre que celles qu'on voit au rempart voisin. Sa saillie au-delà du mur était, au raz du sol actuel, de cinq mètres environ, et l'épaisseur de la muraille de plus d'un mètre et demi. Sa construction était la même que celle du mur d'enceinte. Elle n'avait jamais dû recevoir de couverture. L'arrachement qui en résulte aujourd'hui est fort laid et demande une certaine dépense pour être repris, dépense qui, ajoutée à celle de la démolition, fera une assez forte somme.

Il serait même question, nous a-t-on dit, d'abattre en tota-

lité la partie de muraille dont nous venons de parler, dans le but, ajoute-t-on, d'agrandir la ruelle du rempart très-passagère, et aussi de permettre aux propriétaires riverains de bâtir sur la façade de cette rue, ce qui embellirait la promenade. Ces deux raisons sont fort discutables, car, d'abord, bien qu'il y passe une certaine quantité d'animaux et de grosses charrettes, les premiers ne vont guère qu'à la rivière, et je ne sache pas qu'il soit jamais arrivé d'accident occasionné par les dernières, d'autant plus que la rue est entièrement droite, et qu'on pourrait même se garer en trois points sur sa longueur qui n'est pas considérable; d'ailleurs, il peut y passer deux voitures de front, excepté à son entrée, près la porte Saint-Jacques, durant quelques mètres, et les piétons sont défendus par de petits trottoirs qu'on vient d'y établir. Si on tenait à avoir une largeur de quatre mètres dans tout son parcours, il ne serait pas fort dispendieux d'acheter un ou deux mètres de terrain sur la maison qui fait le coin, et de reculer son mur sans grand dommage pour cette maison. Enfin, ces malheureux restes de notre enceinte limitent si heureusement la promenade, qu'il faudrait construire un mur à leur place. S'ils venaient à disparaître sous le marteau et la mine des démolisseurs, on aurait en perspective une ruelle parcourue par quelques charrettes et un assez grand nombre d'animaux, vaches ou chevaux, qui la salissent de leurs déjections en allant à l'abreuvoir, puis deux ruelles les plus laides et les plus malpropres de la ville, de plus les murs, non crépis, des jardins des trois maisons qui occupent le côté opposé au rempart. Deux de ces maisons, fort belles, sont ouvertes sur les deux grandes rues, et ne feront assurément pas volte-face; quant à la troisième, c'est une bicoque, que le propriétaire ne peut guère se soucier de rebâtir vis-à-vis la promenade; étant seule d'ailleurs, quelle que soit sa reconstruction, elle ne ferait pas grande figure. Ainsi, même sous le rapport de l'embellissement, il n'y a rien à espérer en mettant à terre notre pauvre mur, qu'il faudrait à grands frais et de toute nécessité rappro-

cher du milieu du Port, comme nous venons de le dire, pour cacher aux promeneurs les vilaines choses qu'on aurait découvertes.

Avant l'établissement du chemin de fer, l'agrandissement de la rue du Rempart paraissait plus rationnelle, parce qu'il était alors question d'y faire passer la route impériale 191 ; aujourd'hui, on ne peut plus penser à la détourner, parce qu'elle débouche vis-à-vis l'embarcadère. Il s'ensuit que d'ici à fort longtemps, cette rue pourra suffire à son passage, et qu'il sera possible de conserver encore durant bien des générations ce vieux reste de l'ancien Etampes.

Nous avons dit plus haut que cette portion de notre enceinte était la plus forte; il est probable qu'il en était ainsi parce qu'elle défendait la partie de la ville qui regardait Paris, d'où l'attaque pouvait plus fréquemment venir, et peut-être aussi en raison de la proximité de la colline qui, n'en étant éloignée que de trois cents mètres, la dominait facilement. La hauteur du mur était d'environ six mètres au-dessus du sol.

L'ancien cimetière, qui longeait la partie supérieure de l'avant-port du côté du faubourg, occupait un espace assez étendu formant un triangle à sommet tronqué, dont la base répondait à la promenade, et la partie la plus étroite à la rue Saint-Jacques-de-Bedegond, que, dans les dernières inscriptions des rues, on a improprement appelée de Bezegond. Ce nom lui venait d'un petit *vicus* ou bourg dont nous dirons plus loin quelques mots. Du côté de la route il allait jusqu'au trottoir actuel, et le mur, qui existe encore le long du jardin voisin, lui servait de séparation avec cette propriété. Il était entouré de tous côtés de murailles assez basses qui tombaient en ruines, et furent démolies au commencement de la Restauration, sauf le mur mitoyen avec le jardin dit actuellement de Tivoli. Ce cimetière ne renfermait, malgré son antiquité, aucune tombe ni monument remarquable.

Du côté du Port, joignant les maisons voisines, on voit un petit bâtiment de construction peu ancienne et en simple appa-

reil, mais offrant une jolie porte gothique de la fin du XVe siècle, qui a évidemment été seule conservée de tout l'édifice primitif (1). C'était autrefois une petite chapelle, qui, depuis longtemps, sert de corps-de-garde.

Lorsque, au mois de mai 1652, Tavannes, s'attendant à être attaqué dans Etampes par l'armée royale sous les ordres de Turenne, fit abattre et brûler tous les édifices des faubourgs, et même ceux qui étaient trop près du rempart, dans l'intérieur de la ville, cette porte a dû être nécessairement conservée, car il est peu probable qu'on en ait rassemblé ensuite les différentes parties; mais la construction à laquelle elle servait d'entrée avait dû subir le sort commun, puisque celle qui existe actuellement est bien plus récente et d'un tout autre caractère que cette baie. Les murs du cimetière furent même alors démolis. Au bout de celui-ci, à droite et le long de la rue Saint-Jacques-de-Bedegond, existe un emplacement carré, qui, depuis longtemps, sert à déposer les planches de la foire Saint-Michel. C'est là qu'existait, depuis le XIIe siècle, une chapelle d'une certaine importance, dédiée à Saint-Jacques-de-Bedegond. Cette chapelle a été abattue également en 1652, et le bon barnabite, auteur de nos *Antiquités*, rapporte que ceux qui commirent cette impiété furent écrasés sous ses décombres, sans doute par une vengeance du ciel. Elle avait pris son nom d'un petit bourg situé non loin et occupant une partie du faubourg Evezard, lequel existait du temps de Philippe Ier, à qui il appartenait, et qui en fit don au chapitre de Notre-Dame d'Etampes, à la condition d'y élever une chapelle. La charte de donation est sans date.

On sait que depuis Charlemagne les cimetières entouraient constamment les églises, et qu'il fallait des circonstances extraordinaires pour qu'il n'en fût pas ainsi; néanmoins, celui qui nous occupe existait déjà dans cet emplacement, même

(1) On voit aussi, dans l'angle que fait le derrière du corps-de-garde avec le mur mitoyen voisin ou de Tivoli, un reste de moulures gothiques formant le commencement d'un arceau.

avant la séparation des paroisses Notre-Dame et Saint-Basile, qui eut lieu au commencement du règne de Saint-Louis. En effet, une charte de Gaultier, archevêque de Sens, datée du jour des cendres, en février 1226, prescrit la communauté du cimetière aux deux paroisses, et elle en trace les limites, qui existaient déjà, *juxtà Sanctum Jacobum*, c'est-à-dire, près le bourg Saint-Jacques-de-Bedegond, et il est à peu près constant que cette communauté avait lieu depuis un certain temps, sans que, toutefois, la chose remontât bien haut pour Saint-Basile, car, vers 1842, lors d'une rectification de la grande route, vis-à-vis cette église, pendant laquelle on en rapprocha le puits qui était bien plus voisin de la chaussée, et qu'on fit disparaître les cinq à six degrés qui conduisaient à sa grande porte occidentale en abaissant le sol, on mit à découvert un grand nombre d'ossements et de cercueils, dont quelques-uns en plâtre. On trouva, dans plusieurs de ces cercueils, quelques pièces de monnaie des premiers rois de la troisième race, des Philippe Ier, je crois, ce qui annonce que les habitants des environs de Saint-Basile, bien qu'il n'y eût pas encore de séparation avec Notre-Dame, étaient inhumés autour de leur église à peine un siècle avant la charte de Gaultier, et que, de plus, il ne pouvait y avoir, dans l'emplacement de la route, aucune voie, aucune rue longeant l'église en ce sens.

Derrière le chevet de la même église, dans le carrefour appelé autrefois, comme le dit dom Fleureau, carrefour aux Ormes, et qui, à ce qu'il paraît, avait servi de petit marché, il y eut peut-être aussi un cimetière ou une portion de cimetière. C'est ce que tendraient à établir des fouilles qu'on a faites vers 1839, dans une partie de la maison opposée à l'église, qui servait jadis de presbytère, afin de creuser une cave le long du mur qui la sépare de la place.

Pour l'église Notre-Dame, si elle a été autrefois environnée d'un terrain affecté à l'ensevelissement des morts, ce doit être à une époque fort rapprochée de son érection.

Il résulte évidemment de ces faits que notre vieux cimetière,

qui était aussi appelé jadis le grand cimetière, et dont nous voyons encore l'emplacement, date au moins de sept siècles.

Vers 1836, on en a remblayé le sol, qui était de niveau avec celui de la promenade, de près d'un mètre, au moyen de terre provenant de la grande route qui le longe. Là encore, on a mis à découvert un grand nombre de sépultures et d'ossements humains, jusque sur le bord des maisons qui occupent le côté opposé de la grande route. On savait, du reste, que ce n'était que lors du redressement relativement récent de cette portion de route, qui ne passait pas en cet endroit comme nous l'établirons bientôt, que le grand cimetière avait été rétréci dans les limites que beaucoup d'entre nous ont pu lui voir. Les ormes aujourd'hui existants ont été plantés quelques années avant le remblai dont il vient d'être question, de sorte qu'ils sont enfoncés très-profondément dans le sol. On avait établi, au milieu de l'emplacement, une sorte de grande allée qui devait servir de jeu de paume et remplacer celui qu'on avait fait disparaître en 1825, en comblant le reste de l'ancien fossé. Mais ce jeu actuel n'a jamais guère servi, la paume ayant depuis longtemps perdu ses adhérents.

Après le corps-de-garde il y a, de ce côté du Port, deux ou trois maisons sans caractère; puis, on en trouve une assez grande, servant aujourd'hui de café et de bal public : c'est l'ancien *Hostel de l'Arquebuse* d'Etampes. Elle offre encore quelque chose de monumental, bien que sa façade ait été dénaturée par la nouvelle destination du bâtiment. Au milieu de cette façade, dans le comble qui est en mansarde, on voit une niche servant autrefois à une horloge à jacquemard. Cet édifice ne remonte pas au-delà de la fin du règne de Louis XV, bien que la compagnie soit plus ancienne. Sans doute il aura été réparé ou réédifié depuis que celle-ci y avait son siége si elle n'en a jamais changé (1).

(1) Ces lignes étaient écrites lorsque, faisant quelques recherches dans les archives de la mairie, nous avons lu que, dans une délibération de 1762, à propos de pavage, il est dit qu'il est nécessaire de faire relever quatre

Malgré l'établissement des armées régulières, pendant les guerres extérieures ou intérieures, les villes restant souvent sans garnison, les bourgeois furent de bonne heure autorisés à s'exercer aux diverses armes de trait en usage suivant chaque époque, et cela dans un but de défense (1). Avant l'invention des armes à feu portatives, qui est bien postérieure à celle des canons, ils se servaient de l'arc et de l'arbalète, comme on le voit encore de nos jours même dans les environs de Paris. A l'apparition de l'arquebuse, sous Charles VIII, beaucoup de villes s'exercèrent à ce nouveau *bâton à feu*, comme on disait alors, et organisèrent, sous le bon plaisir du roi, des compagnies d'arquebusiers, nom tiré de celui de leur arme, arquebusiers qu'il ne faudrait pas confondre avec les milices bourgeoises, existant simultanément, et ordinairement divisées par paroisses.

La qualité d'arquebusier n'était pas obligatoire; leur réunion formait plutôt une sorte de cercle organisé militairement, entraînant quelquefois ses membres à de plus fortes dépenses qu'une véritable milice.

Avant la révolution, un grand nombre de villes possédaient de ces compagnies. Celle d'Etampes avait un capitaine, plusieurs officiers et sous-officiers; les premiers à la nomination du roi, et les derniers élus par tout le corps dans le principe, puis par les officiers seulement. Elle avait deux tambours, et était

toises de pavé de la chaussée bombée qui est rue Saint-Jacques, vis-à vis *l'ancien hôtel des Arquebusiers*. Il nous a été impossible de nous assurer de l'endroit qu'occupait cet hôtel, qui ne devait certainement plus servir depuis l'année 1726, il y avait par conséquent trente-six ans au moins. C'est environ une année après, en 1763, que la construction actuelle a été élevée sur une ancienne, occupant la même place, mais moins vieille que l'hôtel de la grande rue. Cette reconstruction fut faite avec l'autorisation de l'intendant de la généralité de Paris, et à la condition que si la société s'éteignait, elle ferait retour à l'Etat.

(1) Il existe même une ordonnance de Charles V, de 1369, qui prescrit à ses sujets l'exercice de l'arc et de l'arbalète. Il est certain que notre société subsistait depuis 1549 avec autorisation du roi Henri II.

divisée en grenadiers et en sapeurs. Les simples membres portaient le titre de chevaliers. Chaque membre se cotisait pour les dépenses de la société.

Les chevaliers s'exerçaient fréquemment à la cible.

Tous les ans, on tirait ce qu'on appelait l'oiseau, qui se nommait plus anciennement *Papegaut*. Celui qui l'abattait d'une balle était déclaré roi pour l'année suivante. C'était une charge honorifique donnant droit à certaines immunités civiles. Le membre qui avait tué l'animal, était dans l'obligation de présenter son fusil (1) à un armurier, pour qu'il fût constaté qu'il n'avait employé aucun moyen illicite.

On attachait l'oiseau, qui était ordinairement un pigeon, au bout d'un assez long mât qui basculait dans un pied profondément entaillé et fixé en terre. Il suffisait d'ôter une forte cheville pour abaisser ce mât qui tournait sur un axe fixé un peu plus haut; puis lorsqu'on l'avait redressé, on le rendait immobile en remettant cette cheville qui était maintenue elle-même par une serrure ou cadenas. On donnait au tout le nom de l'animal qui servait de but; on l'appelait l'oiseau. Il y en eut un qui resta bien longtemps, et auquel la garde bourgeoise s'exerçait, même après la dissolution des arquebusiers; il était placé au milieu de la rangée d'ormes de droite, en montant de la porte Saint-Jacques à la place de l'embarcadère (2). Ce goût était même encore assez répandu au commencement du siècle actuel, pour qu'il y en eût dans les cours ou jardins de quelques cabarets; nous en avons vu longtemps un dans le jardin d'une des premières maisons du Perray, à gauche en allant à Saint-Pierre.

(1) Depuis bien longtemps, l'arme qui avait servi à désigner le corps, c'est-à-dire l'arquebuse, n'était plus en usage au milieu du XVIII siècle; c'était avec un mousquet ou une carabine que tiraient les arquebusiers.

(2) Ce ne sont plus les mêmes arbres, mais bien ceux qui étaient à leur place C'est aussi dans cette allée, beaucoup plus longue alors, que campa une partie des soldats cosaques qui occupaient Étampes, les officiers étant logés en ville. L'autre camp était situé au-dessus de la rue Sans-Pain, à Saint-Pierre.

Quoi qu'il en soit de cette digression, l'hôtel des arquebusiers avait au rez-de-chaussée et au premier étage, de grandes pièces où se tenaient leurs assemblées. Il y avait, en 1726, un assez beau jardin que le capitaine Rivet avait fait planter de marronniers qu'il avait tirés d'Orléans, à assez grands frais. Ce sont ces mêmes marronniers qui existent encore, mais au lieu de faire un magnifique bouquet d'arbres comme il y a trente à quarante ans, ils ont été écimés très-bas et on les voit à peine de la grande route. Autrefois on dansait pendant la belle saison, et lorsqu'il faisait beau, sous leur magnifique ombrage; quand le temps était froid ou qu'il pleuvait, les danseurs se réfugiaient dans la grande pièce du bas servant aujourd'hui de salle de café et de billard. Vers 1818 ou 1820, on a construit une grande rotonde couverte, qui y permet la danse en toute saison, aussi l'établissement a perdu peu à peu son ancienne appellation, et n'est désigné par les générations nouvelles que sous le nom de *Rotonde,* celui d'Arquebuse n'étant plus connu que des anciens.

Il existe, à l'Hôtel-de-Ville, un vieux registre d'environ cent cinquante feuillets, petit in-folio relié en veau, aux armes de France, et assez bien conservé; c'est le compte-rendu ou le recueil des procès-verbaux des réunions; il contient tous les faits qui regardent la compagnie de 1726 à 1787. Les procès-verbaux sont signés des principaux membres de l'association. Entre autres curiosités, on y trouve l'invitation des arquebusiers de Saint-Quentin, adressée à ceux d'Etampes, pour assister à une fête splendide donnée à l'occasion de l'accession de Louis XVI au trône. Un grand nombre de ces sociétés devait s'y trouver réuni. En marge, on lit le nom de ceux qui s'y sont rendus, ce qui était, en ce temps, un long et coûteux voyage. Il est probable que la compagnie avait d'autres archives que ce registre, mais il n'y en a pas de traces à la mairie d'Etampes.

Cette maison a dû être vendue comme bien national, à la dissolution de la compagnie.

Au-delà de la grille du jardin de la rotonde, la promenade est bordée, jusqu'à la rue du faubourg Evezard, d'un mur de jardin qui se termine par une maison faisant face à ladite rue.

Après nous être étendus aussi longuement que possible sur ce qu'il y avait d'important à faire connaître autour de notre avant-port, il est temps d'en dire quelque chose et de décrire non-seulement son état actuel, mais encore ce qu'il fut à des époques plus ou moins reculées.

Sa longueur, avons-nous déjà dit, est de deux cents mètres ou cent toises; sa largeur en haut de cinquante mètres, et en bas de quarante ou à peu près. On y voit d'abord une grande et belle allée de dix mètres de large dans toute son étendue; c'est la plus éloignée du rempart, avec lequel elle est parallèle comme les autres dont nous allons parler. Cette principale allée, appelée anciennement du Jeu-de-Paume, parce que ce dernier la longeait d'abord dans tout son parcours, puis dans une partie seulement, est séparée du trottoir de la route de Paris par un perron de huit marches, garni de parapets de grès; en bas, son sol est au contraire un peu plus élevé que celui de la rue du faubourg Evezard, et présente trois marches en grès qu'il faut descendre. Elle est garnie, de chaque côté, d'une rangée de fort gros ormes, dont il manque une assez grande quantité vis-à-vis les maisons, dans la rangée opposée à celle qui est du côté de la ville. Un certain nombre de ceux-ci ayant péri, on les a successivement remplacés par des arbres d'autre essence, tels que des tilleuls, dans l'espoir sans doute que leur végétation plus prompte et plus active comblerait bientôt les vides laissés par la mort des premiers, ce qui n'a pas eu lieu. Malgré cela, le tout forme encore un assez beau dôme de verdure. Entre elle et le mur d'enceinte, on a planté trois autres rangées de tilleuls, les premiers, contemporains des plus gros ormes, l'ont été sur la partie supérieure du fossé bouchée en 1774, et ceux du bas de la promenade vers 1826, après qu'on eut comblé le Jeu-de-Paume. La différence de croissance est très-sensible, ce qui s'explique par la différence d'âge, qui est de

trente-quatre ans ou à peu près. Les derniers ont cependant été plantés déjà assez gros.

Ces trois rangées de tilleuls forment trois allées, une grande au milieu, et deux moins larges de chaque côté. Comme le Port est plus large de dix mètres en haut, ces allées, quoique droites, n'ont pas la même largeur aux deux extrémités; ainsi, la plus grande, de quatorze mètres en haut, n'est plus guère que de dix à onze en bas; le reste de la différence est pris sur les deux latérales. Avant l'année 1774, il n'y avait, sur l'avant-port, qu'une seule promenade; les allées de tilleuls n'existaient pas, et leur emplacement était occupé par les fossés de ville, creusés au-devant de cette portion de son enceinte. C'était dans ce fossé que se trouvait le Jeu-de-Paume, qui fut conservé dans sa partie basse après qu'on en eut comblé le haut. Cinquante-un ans après, en 1825, cette partie inférieure fut elle-même bouchée. La largeur de ces fossés, au niveau du sol, était de dix à onze toises; leur profondeur moyenne, de douze pieds. Les bords ou glacis, en mauvais état, étaient inclinés sous un angle aigu d'environ vingt degrés, ce qui n'empêchait pas aux chèvres d'aller brouter les herbes qui poussaient entre les pierres, ainsi qu'aux enfants de monter et de descendre le long de leurs parois, au risque de se rompre le cou.

Après la démolition de la porte Saint-Jacques (1), qui eut lieu en 1772, on arrêta que la partie du fossé qui descendait de cette porte jusque non loin de la tourelle, sur une longueur de trente-huit ou quarante toises, serait comblée, et que, pour rendre plus facile la descente des eaux pluviales venant des fossés du château, lesquelles s'écoulaient auparavant dans ceux dont nous parlons, par une arche située devant la porte, arche qui avait remplacé l'ancien pont-levis, on nivellerait la rue du Rempart alors fort inégale, et qu'avec ces déblais on boucherait le fossé en question. (2) Ce fut un nommé Poderon, maçon de

(1) Ce fut la première de nos portes fortifiées qui fut abattue.

(2) Le mur du jardin de la maison donnant sur la rue Saint-Jacques

Saint-Chéron, qui soumissionna ces ouvrages pour la somme de 2350 livres. Aujourd'hui, que depuis bien longtemps les fossés du château n'existent plus, que l'eau ne peut venir que du petit bout de promenade qui va rejoindre le chemin de fer, il n'y en aurait qu'un bien léger écoulement, pendant même les plus grands orages, si la route 191 qui, depuis 1839, a été détournée de Guinette où elle passait, descendant directement dans la rue du Château à présent de l'Embarcadère, si cette route, disons-nous, n'en fournissait une quantité considérable, prenant son cours partie par la rue du Rempart, et partie par celle de Saint-Jacques-de-Bedegond.

En même temps qu'on fit combler la première partie des fossés de la promenade (1), on refit les revêtements des glacis du jeu de paume, lequel avait environ soixante toises de long; de plus on éleva un mur de soutènement des terres de la partie du fossé bouché, avec parapet couvert en dalles de grès, réuni par des crampons de fer, et saillant de dix-huit pouces. Au bas de ce mur on avait planté, dans le jeu-de-paume, une rangée de tilleuls qui étaient déjà assez gros en 1825, et étaient élagués au niveau du parapet. Le haut de ce même jeu-de-paume avait environ douze pieds de profondeur, mais le bas n'en avait guère que sept ou huit, le long de la rue Evezard. On y descendait par deux escaliers en pierre de grès, l'un situé à l'angle du haut, sur la promenade, et l'autre du côté du rempart un peu plus bas que la tourelle. Le fossé n'allait pas jusqu'au pied du mur, il y avait entre eux une sorte d'escarpe de sept à huit pieds de large, sur laquelle un cordier fila longtemps ses cordes. Le bord du jeu-de-paume, du côté de la grande allée qui portait son nom, était éloigné d'environ deux mètres

est encore fort inégal à la partie inférieure qui servait alors de fondation ; c'est ce nivellement qui l'a mis à découvert.

(1) Il existait une fontaine dont l'eau était excellente, dit une délibération du Bureau de ville du 20 août 1741, dans le fossé, du côté de Paris, entre les portes Saint-Jacques et de la Couronne, pour laquelle le maire demande qu'il soit fait une couverture.

du centre des ormes. On fit également faire, en 1774, quatre bancs en maçonnerie couverts en grès, pour permettre aux promeneurs de se reposer. Plusieurs de ces bancs existent encore, bien que depuis on en ait placé d'autres en bois beaucoup plus sains que les premiers. Le mur de soutènement, la restauration de la maçonnerie qui revêtait les côtés du fossé et les bancs furent adjugés à Gabriel Pommeret, maçon en plâtre de cette ville, pour la faible somme de 800 livres.

Le jeu en faveur dans notre ville et dans toute la Beauce était celui de la longue paulme. La foire Saint-Michel était une occasion pour en rassembler tous les habiles joueurs, aussi les paisibles promeneurs étaient-ils quelquefois assaillis par de petites balles dures comme des biscaïens. Ce jeu auquel pouvaient prendre part un assez grand nombre de personnes, demandait beaucoup d'agilité et d'adresse, il développait vigoureusement les forces, et valait assurément la meilleure gymnastique. Depuis plus de trente ans, on l'a abandonné plus ou moins complètement, nous ne savons pas trop pourquoi, car il paraissait passionnant. Peut-être bien que nos mœurs actuelles ne souffrent pas qu'on se donne ainsi en spectacle au public.

On se servait pour cette paume d'un long *battoir*, formé d'une palette ou *batte* de forme ovalaire de quinze centimètres de long sur dix de large et deux d'épaisseur, terminé par un manche de soixante-dix centimètres et deux de diamètre, le tout recouvert d'un parchemin fortement collé. Ce battoir était en bois léger mais ferme.

Les balles, de trois centimètres, étaient faites de drap blanc, dont les parties intérieures étaient enduites d'une espèce de poix, et d'une dureté extrême. Elles pouvaient même occasionner des blessures graves, lorsqu'elles étaient lancées maladroitement.

Nous avons déjà dit que l'ancienne grande route passait jadis, c'est-à-dire il y a au moins trois siècles, par la porte Evezard, la rue du même nom, les rues basses de la ville,

puis qu'arrivée au bout de celle des Cordeliers, elle gagnait la tortueuse et étroite rue d'Enfer, ainsi nommée, sans doute, à cause de nombreux accidents auxquels ses anfractuosités et son passage fréquent donnaient lieu. Aujourd'hui elle est appelée vieille rue, par opposition à celle connue sous le nom de neuve, qui a été faite sous Louis XV, en 1769, dans le prolongement de la rue Saint-Jacques. Cette dernière, avant ce temps, arrivée à l'encoignure de l'ancienne auberge du Dauphin, s'y infléchissait pour aller gagner la porte Saint-Martin (1). Lorsque le passage devint plus fréquent, il fallut chercher une voie plus directe pour traverser la ville, de là a dû naître la grande rue Saint-Jacques actuelle, qui n'existait pas ou ne devait exister qu'incomplètement aux premiers siècles d'Etampes-les-Nouvelles, puisque nous avons vu que le cimetière Saint-Basile

(1) Cette porte, la plus forte de celles d'Etampes, encore appelée de la Barre, occupait l'entrée de la rue d'Enfer, et ressemblait en général à celles de la Couronne et de Saint-Jacques. Elle menaçait ruine en 1771, et il eût fallu pour la réparer une somme d'environ 2400 livres, ce qu'on ne jugea pas à propos de faire, comme à celle de Saint-Jacques. Toutes ces portes, d'ailleurs, gênaient singulièrement la circulation. Il paraît que le produit de quelques locations qui existaient dans cette vieille bastille, était abandonné aux hallebardiers, qui étaient, comme on sait, les anciens vallets de ville, et tiraient leur nom de la hallebarde qui leur servait d'arme. Ils ont été détruits en 1832 ou 1833, sous l'administration du colonel Cresté. Cette porte avait été fortement détériorée dans le siége de 1652. Deux batteries de chacune quatre canons, tirèrent contre elle et la portion de courtine qui allait jusqu'à l'angle de retour des murs du haut de la ville, deux cent soixante coups de canon pendant la journée du 1er juin. Le devis de démolition dit qu'elle sera abattue jusqu'à un pied au-dessous du sol. Cette démolition fut adjugée le 4 novembre 1772 à Martin Chanton, maçon, moyennant 800 livres à payer à la ville. C'est la seconde porte d'Etampes qui a été abattue.

Nous avons entendu raconter, il y a quelques années, par un vieillard qui avait toujours habité la rue d'Enfer, non loin de la porte dont il est question qu'il avait bien connue que, dans les derniers temps de son existence, deux personnes, entre autres un postillon, avaient été écrasées par des voitures, sous son passage, ce qui ne fut peut être pas étranger à sa démolition. Pourtant depuis le percement de la rue neuve, en 1769, on n'était plus forcé de passer sous sa voûte.

occupait alors toute la largeur que cette grande voie devait avoir plus tard. Une circonstance, en outre, devait ajouter au choix de ce nouveau passage, c'était le peu d'élévation de la voûte de la porte de la Couronne, qui ne permettait guère le passage des voitures chargées un peu haut. La porte Saint-Jacques, au contraire, de construction plus récente, avait un portail plus élevé, et devait naturellement être préférée, peut-être même cette plus grande élévation avait été faite à dessein.

Bien que la rue Saint-Jacques existât depuis bien longtemps, et que sa porte livrât passage aux nombreux charrois qui avaient déjà lieu à cette époque, la grande route traversait toujours le faubourg Evezard, puis, arrivée au bas du port, se détournait brusquement et à angle droit pour se diriger sur la grande allée et se recourber de nouveau en arrivant à la porte dont nous parlons. Cette disposition est parfaitement indiquée dans un vieux tableau que possède l'Hôtel-de-Ville, et qui représente Etampes vue du côté de Paris, au commencement du XVIIe siècle.

Ce double crochet avait une raison d'être qui ne serait assurément pas admissible aujourd'hui : cette raison consistait dans la butte de sable longeant la route actuelle, et qui descendait autrefois jusqu'aux maisons de gauche du faubourg Evezard, en allant à Paris. Cette butte ne fut coupée qu'à une époque relativement assez rapprochée, ce qui permit de faire la route droite à partir de sa séparation avec l'ancienne, au lieu dit actuellement la *Pointe*. Cette rectification ne fut faite qu'en 1726 ou 1727, d'après le devis de l'inspecteur des Ponts-et-Chaussées Boisfrand. Elle devait avoir 198 toises de long, et aller directement de la porte Saint-Jacques gagner la chaussée du faubourg Evezard, à une maison appelée le *Château-Frileux,* qui existait probablement où est la Pointe, et a été remplacée par la belle maison qui l'occupe aujourd'hui. Nous avons vu longtemps, dans celle qui devait être le Château-Frileux, un cordier dont la boutique a été détruite il y a quinze ou seize ans. Deux mille mètres de sable furent enlevés à l'an-

gle nord du cimetière. Le chemin qui, sur le Port, longeait les fossés, a été planté d'ormes la même année, pour faire une promenade en regard de l'allée du Bas-Port. Ce sont ces mêmes ormes qui, avec une partie de ceux du Port proprement dit, ont été abattus en 1791, époque à laquelle on a aussi réparé le revêtement des fossés.

Si la preuve que nous venons de citer plus haut ne suffisait pas pour faire admettre le passage de la route sur le sol de la grande allée du Port, on pourrait se rappeler qu'en parlant du vieux cimetière, nous avons dit qu'il s'étendait jusqu'au côté de la route actuelle bordé par les maisons, ce qui établit d'une manière péremptoire qu'aucune route ne pouvait alors exister dans la direction de celle que nous voyons maintenant. Avant 1820, aucune maison n'existait entre l'entrée de la ville, de ce côté, et la Pointe, tandis que les constructions de la rue Evezard remontent à plus de sept siècles. La première maison bâtie vis-à-vis l'ancien cimetière a été la grande auberge Saint-Jacques, qui vient d'être divisée et affectée à d'autres usages.

La porte Saint-Jacques qui, comme celle de la Couronne, était flanquée de deux tourelles réunies par un portail voûté surmonté d'un pavillon, le tout percé de quelques canonnières et couvert d'une toiture aiguë en ardoises, menaçait ruine en 1771; une somme importante eût été nécessaire pour son rétablissement, et ce n'était plus le temps, d'ailleurs, de tenir closes les villes de l'intérieur, aussi résolut-on de l'abattre, et de la remplacer par les deux piliers que l'on voit aujourd'hui et qui ont été construits avec une partie de ses matériaux. Le devis porte qu'elle sera démolie jusqu'au ras de terre, et que l'arche du pont qui la précédait serait conservée sous le pavé, ainsi que deux corps de garde voûtés et souterrains, placés de chaque côté du portail, lesquels devaient être seulement remplis de décombres. Il n'est pas douteux que des fouilles pratiquées à cet endroit mettraient à découvert ces vieilles substructions. On peut, en effet, présumer que le devis aura reçu

son exécution, car cette porte occupait un point très-bas qu'il fallait plutôt remblayer que déblayer.

Cette démolition et la construction des piliers furent adjugées, en 1772, à Chatelin, maître maçon, moyennant la somme de 150 livres.

Le jeu de paume lui-même fut comblé en 1825, sous le majorat de M. de Tullières; il fallut, dit-on, vingt-cinq mille mètres cubes de sable ou terre pour le remplir. On se servit, pour cela, du sablon pris à la place qu'occupe la maison située vis-à-vis de la Girafe, au coin droit de l'ancien chemin de Villeneuve-sous-Montfaucon; c'est même à la suite de ce nivellement qu'on construisit cette maison. On trouva, dans le terrain qu'on fouillait pour combler le jeu de paume, plusieurs boulets, qui, sans doute, avaient été lancés des remparts de la ville pendant les fréquentes attaques qu'elle avait subies au XVIe siècle ou durant le siége de 1652, boulets qui étaient allés mourir dans le sable de la colline.

Nous arrivons à la partie de nos promenades qui a plus directement trait au but de nos recherches, nous voulons parler de ce qu'on nomme aujourd'hui le bas ou l'arrière-port, lequel est le port à proprement parler. C'était là, en effet, que se trouvait tout ce qui avait rapport à la navigation entre Etampes et Paris.

Dans le langage usuel, on admet deux sortes de port : le maritime et le fluviatile.

Par le premier, on entend surtout une certaine étendue d'eau, plus ou moins vaste et profonde, et séparée de la pleine mer par une partie plus ou moins rétrécie. On y comprend aussi la portion du littoral avoisinante, sur laquelle sont réunis tous les engins et toutes les nécessités d'un pareil établissement. Quant aux ports qui sont sur le cours des fleuves, c'est plutôt au terrain voisin de l'embarquement qu'au courant et aux bassins qu'il forme qu'on attribue ce nom. Aussi, lorsque nous parlons de celui d'Etampes, il ne faudrait pas s'imaginer qu'il y ait eu là une masse d'eau considérable s'étendant sur

tout l'emplacement aujourd'hui couvert d'arbres et d'allées. On peut même dire que la plus grande partie en était constituée par un terrain solide, comme nous l'apprennent la charte de 1490 et le devis de 1560, qui disent positivement que le canal où se tenaient les bateaux, n'était autre que le fossé rempli d'eau, situé devant la partie de nos murailles s'étendant de la porte Evezard à la rivière. Sans doute aussi qu'une portion de la rive de celle-ci, correspondant au port lui-même, servait à embarquer et débarquer les marchandises. Aujourd'hui le port, qui a probablement les mêmes limites qu'il y a deux siècles, est longé du côté de la ville par un petit mur de quatre pieds de haut qui le sépare de la rue du Rempart et a été bâti, vers 1816 ou 1817, sur les fondations de l'ancien rempart en partie détruit, mais encore fort apparent du côté de la porte Evezard (1). Vers la moitié inférieure de son étendue, il coule au pied de ce mur, en dedans de la promenade, un petit ruisseau qui se rend à la rivière près de l'abreuvoir. Ce ruisseau a été détourné du canal de la ville au-dessus du pont situé en aval du moulin Gatineau ; il alimente les maisons de la partie correspondante de la rue Evezard, dans les jardins desquelles il passe.

Le mur baigné par l'ancien bassin du port, était percé d'une fausse porte dont il est parlé dans le devis de 1774, pour le nivellement de la rue du Rempart. Cette fausse porte était-elle

(1) Jusqu'à la révolution, les murs d'enceinte d'Etampes ont été toujours plus ou moins entretenus, non pas dans un but de défense, mais pour empêcher la fraude, et cela sur la demande expresse des officiers des aides et gabelles, qui, même à diverses reprises, menaçaient les habitants de faire *exercer* chez eux, si on ne bouchait pas les brèches qui se faisaient de temps en temps aux remparts et pouvaient permettre qu'on fît entrer des marchandises sans payer les droits. La partie des murs s'étendant de la porte de la Couronne à la rivière, s'étant écroulée vers 1783, elle a été peut-être la dernière réparée, et vingt ou vingt-cinq ans après, elle était dans l'état dont nous venons de parler. Il est probable qu'après la révolution, et la destruction de l'octroi, grâce à la négligence ou à l'impuissance de la force publique, les murs de la ville servaient de carrière aux propriétaires voisins.

ancienne? A quel point existait-elle? C'est ce qu'il est impossible de préciser ; il est toutefois probable qu'elle était placée dans l'endroit où est le petit ponceau jeté sur le ruisseau dont nous venons de parler, en face le bout du port, et faisant communiquer le derrière des maisons de la rue Evezard, qui était l'ancien chemin de ronde du rempart, avec la promenade (1). Lorsque le port était en activité, cette fausse porte existait-elle déjà? La chose est peu probable, car il eût fallu jeter un pont sur le canal d'embarquement, ce qui eût gêné beaucoup la marche des bateaux. Il est présumable qu'elle n'aura été établie qu'après la suppression de la navigation. Vers le faubourg, le port est longé par un chemin ferré qui dessert surtout les moulins. Nous n'avons pu nous assurer si ce chemin existait avant la construction de ces derniers. Dans tous les cas, une baie en pierres de taille à plein cintre, percée dans un mur qui est de l'autre côté de cette chaussée à qui il fait suite, après avoir décrit un angle, à la haie du jardin dépendant du moulin situé sur la rive gauche, annonce que ce même chemin est sans aucun doute plus ancien que les usines en question. Il est difficile, en effet, d'admettre que cette porte aurait été ouverte sur la promenade elle-même (2). Du côté de la prairie, l'arrière-port aboutit à la rivière, sur la berge correspondante de laquelle il ne reste pas la plus petite trace de construction; par en haut, il est bordé par la rue du Faubourg-Evezard dont il est séparé par de grosses bornes, jointes, il y a quelques années, par de fortes barres de fer qui y étaient scellées et dont une partie mobile s'ouvrait lorsqu'on voulait passer avec des voitures sur la promenade, ou pendant la foire Saint-Michel. Nous ignorons pourquoi elles ont été enlevées.

Ainsi limité, notre ancien port forme un carré long irrégu-

(1) De nouvelles recherches nous ont démontré qu'elle devait être percée environ quatorze mètres au-dessus du petit pont indiqué.

(2) Ce qui établit, du reste, que le chemin n'est pas non plus une dépendance du port, c'est qu'il en était séparé par une haie vive qui, étouffée par les arbres, n'a été arrachée que depuis peu d'années.

lier, dont deux grands côtés à peu près de même longueur, et deux petits inégaux d'étendue. Le plus grand de ces derniers donne sur la rivière, et le plus petit sur la rue du Faubourg-Evezard, dont il est séparé par les bornes indiquées.

La longueur actuelle du port, depuis les bornes jusqu'au cours d'eau, est de cent soixante-cinq mètres à peu près ou quatre-vingt-deux toises et demi; sa largeur en haut, de quarante-huit mètres ou vingt-quatre toises, et en bas, de quatre-vingt-quatre mètres ou quarante-deux toises. Le devis de 1560 nous donne seulement soixante-quatre toises pour longueur et vingt-quatre pour largeur, ce qui fait dans le premier sens une différence de dix-huit toises ou environ, d'où on doit penser que le port ne s'étendait pas jusqu'à la rue du Faubourg-Evezard, telle qu'elle est aujourd'hui. On pourrait peut-être objecter que le lit de la rivière aurait été élargi vis-à-vis le port, ce qui aurait diminué son étendue, la chose est possible (1); cependant, ni la charte de 1490, ni le devis de 1560, n'en font mention; ils ne parlent, pour contenir les bateaux, que du canal formé par le fossé situé devant la partie des murs de ville s'étendant de la porte Evezard jusqu'à la rivière avec laquelle il communiquait nécessairement. Quant à la largeur donnée par le même titre, elle est de vingt-quatre toises; comme la surface du port n'a pas dû changer depuis le milieu du XVIme siècle, il est à croire qu'il s'agit ici d'une moyenne, et si, de celle d'aujourd'hui, l'on retranche dix toises, dans toute la longueur, pour le canal ou fossé d'embarquement, étendue d'eau bien suffisante pour contenir et permettre la manœuvre à toutes les embarcations faisant le service de la ville à Paris, on aura juste les vingt-quatre toises dont il est parlé.

De nos jours cette promenade présente deux belles allées, larges de dix mètres, dont l'une, dite *Grande-Allée*, fait suite à la principale de l'avant-port, et est tout à fait située dans son axe; elle communique avec celle dite *de Coquerive* par un pont

(1) Nous avons dit plus haut qu'on l'avait diminué de huit pieds, en 1742.

de bois, et fait malheureusement avec elle un angle très-ouvert, à sommet dirigé sur la ville, lequel empêche la vue de plonger jusqu'à son autre extrémité donnant sur le canal forcé de la Juine. La seconde allée est dite *des Soupirs*, sans doute, parce qu'elle est fort retirée. Toutes deux aboutissent sur une demi-lune dont nous parlerons plus loin. A leur extrémité inférieure elles s'écartent sensiblement l'une de l'autre, en raison de l'inégalité des deux bouts du port, et parce qu'elles en suivent à peu près parallèlement les limites extérieures. Au bout, et suivant le cours de la rivière, il existe une petite avenue transversale, de cinq à six mètres de large, faisant communiquer le chemin de derrière les maisons de la rue Evezard (ancien chemin de ronde du rempart) et le sentier qui longe cette même rivière, jusqu'à l'abreuvoir des Capucins (ancien chemin de halage).

Entre les deux grandes allées il existe une plantation en quinconce, vers le bout de laquelle, là où elles sont le plus écartées, on a ménagé un espace formant cirque, dans le principe entouré de haies et de marronniers que les ormes ont étouffés, et qu'on avait destiné à célébrer les fêtes de la révolution, époque où la promenade a été replantée. De chaque côté des deux principales avenues, sont deux ou trois rangées d'arbres, suivant la largeur du terrain, situées d'une part, entre celle de droite et le rempart, et de l'autre, entre celle de gauche et le chemin qui va au moulin. Du côté de la rue du Faubourg, elles naissent d'une demi-lune qui occupe toute la largeur de cette partie du port. Cette demi-lune a, dans sa plus grande profondeur, vingt mètres ou à peu près. Elle est divisée aussi en trois parties : une moyenne qui, séparant la naissance des deux grandes allées, n'a que quatre à cinq mètres de large, et deux plus étendues qui formant deux cornes, gagnent de chaque côté jusqu'à la rue. Dans tout l'arc qu'elle décrit, elle est plantée de marronniers, tandis que tout le reste de la promenade est couvert d'ormes de la plus belle venue et d'une très-forte dimension, nous devons en excepter toutefois

quelques peupliers d'Italie qui garnissent le bord de la rivière, et dont plusieurs sont couronnés. Il y a quelques années, on voyait aussi sur cette rive plusieurs magnifiques platanes dont il ne reste plus qu'un seul à l'angle de l'abreuvoir. Malheureusement un certain nombre de ces beaux arbres se meurent. Cette année on en a arraché plusieurs, morts ou mourants.

C'est sur l'emplacement de la demi-lune ci-dessus indiquée, que la plupart des réjouissances, dans les fêtes publiques, avaient jadis lieu comme aujourd'hui encore. Là s'élevait le mât de cocagne avec ses prix si convoités. C'est encore sur cette place, et à la corne dirigée vers le faubourg, que nous avons vu souvent dans notre enfance, un homme, sorte de bateleur spécial, que la génération, qui vivait il y a quarante ou cinquante ans, se rappelle encore avec plaisir. Il était connu sous le nom de *Papa-Thomas*. Non-seulement il jouait des farces, sur son petit théâtre en plein vent, mais le plus amusant de son spectacle étaient les feux d'artifice variés qu'il faisait partir tous les soirs, durant son séjour. Il fallait le voir parcourant la ville sur ou dans son petit cheval de carton, costumé de la façon la plus grotesque, une énorme queue rouge retroussée à sa perruque de chiendent, se faisant précéder ou suivre par des hommes portant, au bout de grandes perches, les pièces principales d'artifice qu'il devait tirer le soir, et caracolant pour agrandir le cercle des curieux, à toutes les stations où il annonçait le programme du jour. C'était d'ailleurs un excellent patriote, car, malgré la présence d'un grand nombre d'officiers des armées alliées qui occupaient alors la France et qui partageaient, du reste, notre plaisir à le voir, il ne manquait jamais, dans les combats qui avaient très-souvent lieu entre une frégate française et une anglaise, d'enfoncer cette dernière sous les masses de projectiles du pavillon national.

C'était un spectacle en plein vent; ne payaient que ceux qui voulaient; mais à la quête, il pleuvait, dans l'escarcelle de Papa-Thomas, une telle quantité de liards, de sous dans lesquels se mêlaient même quelques petites pièces blanches, que le

bonhomme n'avait pas à se plaindre de laisser chacun jouir librement de son spectacle, et ses retours fréquents dans notre ville, annonçaient que les recettes balançaient, et au-delà, le chiffre des dépenses. Enfin on ne le revit plus, et, au grand regret des habitants qui l'aimaient beaucoup, on rapporta que le malheureux homme avait mal fini avec la justice, ayant été accusé innocemment, par la femme avec laquelle il vivait, de fabrication de fausse monnaie, crime envers lequel la loi était encore plus terrible alors qu'aujourd'hui.

La belle plantation des arbres actuels du bas-port, ainsi que celle de la première partie de la promenade, date de l'hiver de 1792 à 1793. Elle forme aujourd'hui d'admirables voûtes de verdure où le soleil ne peut pénétrer. Quelques bancs en maçonnerie couverts en dalles de grès, qu'on n'entretient plus guère aujourd'hui, permettent de se reposer sous leur ombrage (1). L'ancienne plantation n'avait qu'une allée correspondante à celle d'en haut dite du Jeu-de-Paume, le reste était planté en quinconce et n'allait que jusqu'à la rivière, l'avenue de Coquerive n'existant pas alors. Les arbres abattus, en 1791, servirent à faire des charrois et des roues de canons pour l'armée.

La rue du Faubourg-Evezard, commençant à l'emplacement où était l'ancienne porte, se trouve entre les deux parties de notre promenade, elle en est séparée, en bas, par les bornes qui sont le long de la demi-lune, et en haut, par trois marches qui limitent les allées supérieures. Vis-à-vis des deux allées qui se correspondent sur chaque partie du port, la chaussée de la rue a quinze à seize mètres. Le long de la porte elle-même, il y a bien plus de largeur, parce que l'avant-port, formant un petit biais, est coupé carrément par les marches indiquées tout à l'heure; c'est ce qui a permis de faire une petite place irrégulièrement triangulaire, correspondant au

(1) On en a également construit en bois depuis vingt-cinq ou trente ans.

pilier ouest de ladite porte et à la partie voisine de la muraille. Sur cette petite place sont plantés quelques tilleuls.

Il y a une quinzaine d'années encore, ces promenades, que sans être taxé d'une tendresse immodérée pour son pays, on peut qualifier de belles et même de très-belles, étaient le rendez-vous du beau monde, de tous les promeneurs et des oisifs de notre cité; aujourd'hui, même pendant les plus beaux jours, il est bien rare d'en apercevoir quelques-uns semblant s'égarer dans leur solitude. On y voit bien cependant quelques allant et venant, mais ce sont des personnes qui s'en servent comme de passage et qui ne s'y arrêtent point. A peine les dimanches et les jours de fête s'y dresse-t-il quelques échoppes en toile, éclairées d'une pâle et fumeuse chandelle, où va se restaurer de galette et de gâteaux la clientèle affamée des bals publics établis sur la promenade. Une concurrence des plus désastreuses leur a été faite par d'autres promenades, qui, si elles n'offrent pas le magnifique couvert du port, ont sur lui l'avantage d'avoir moins d'humidité, de posséder une vue charmante, et de présenter le va-et-vient perpétuel des trains de voyageurs et de marchandises du chemin de fer qui est au milieu d'elles. Ces promenades qui accompagnent notre *rail-way* depuis l'embarcadère jusqu'à l'extrémité de l'ancienne enceinte d'Etampes, c'est-à-dire durant environ un kilomètre, sont au nombre de deux, l'une inférieure et l'autre supérieure. La première qui date de 1825, a remplacé l'ancien rempart dont le mur surmontait un monticule formé de terrain de rapport; le tout a été abattu et applani à la fin du majorat de M. de Tullières. Il y avait, bien auparavant, quelques plantations au fond du fossé formant une sorte d'allée fort irrégulière et fort boueuse pendant la mauvaise saison, mais personne n'osait presque s'y aventurer, car vers la Porte-Dorée il n'était pas rare de rencontrer, outre les animaux, chevaux, vaches dépouillés et gisant sur la voie, d'énormes chiens sortant de la rue aboutissant à cette porte, dite vulgairement alors la rue des Ecorcheurs, lesquels chiens venaient dévorer les charognes aban-

données à quelques pas de la ville ; et le chemin creux, formant ravin qui menait et mène encore à Guinette, était rempli, il n'y a pas plus de trente-cinq à quarante ans, de carcasses d'animaux entassées à plusieurs mètres, dont l'industrie ne savait pas alors tirer parti.

Aujourd'hui, les ormes de cette allée inférieure qui ont à peu près 35 ans, sans être de la plus belle venue et bien qu'il en manque un certain nombre, forment déjà un assez joli couvert, surtout depuis sept à huit ans qu'on les a étêtés. Un parapet surmonté de barreaux de fer réunis par un treillage, sépare cette promenade du chemin de fer qui occupe à peu près le fond de l'ancier fossé. Depuis l'établissement de ce dernier, on y célèbre le premier dimanche de septembre, la fête dite de Saint-Gilles, à peu près vis-à-vis de l'église de ce nom. Auparavant elle avait lieu sur le marché au blé et était bien moins jolie, on l'appelait encore la fête ou foire à la tarte, parce que c'est l'époque où les pommes commencent à mûrir et où on en fait cette espèce de gâteau. Dans notre enfance, on voyait sur le marché Saint-Gilles, des échoppes où on vendait du cidre nouveau, et des femmes en portaient dans la ville, avec des cruches, en criant : V'là le doux comme lait. Cette habitude est perdue depuis longtemps.

La promenade basse du chemin de fer est désignée officiellement sous le nom de *Boulevard Henri IV*, sans doute en souvenir de l'autorisation, que ce grand roi a donnée aux habitants, en 1590, de démanteler leur forteresse qui était alors le point de mire de tous les partis qui tenaient la campagne.

L'allée supérieure ne remonte qu'à 1843, c'est-à-dire à l'année où a été inauguré le chemin de fer de Paris à Orléans. Les ormes en sont déjà assez beaux, surtout dans les parties où le terrain a été rapporté. Elle commence au chemin qui descend le long de la tour et qui était l'ancienne route 191. Là, elle forme un angle arrondi, dominant la gare, d'où on jouit d'un point de vue superbe. Son parcours, un peu courbe comme celui de sa congenère et de la ligne ferrée, présente un

sol légèrement onduleux. Elle est d'abord longée par un joli bosquet entourant le vieux donjon de Guinette, qui a été planté, il y a une trentaine d'années, par un ancien officier, M. de Grandmaison, originaire de cette ville, qui l'a quittée pour habiter Versailles; ensuite par de petits jardins, puis par des champs qui ne sont interrompus jusqu'à sa fin que par un bosquet, reste d'un bois planté aussi il y a trente ou trente-cinq ans par M. Duverger jeune. Elle se termine à un pont de bois accessibles aux voitures et jeté sur le chemin de fer. Dans son parcours elle est encore reliée à la promenade inférieure par deux passerelles. Du côté de la voie ferrée une haie d'épine la limite du rebord que forme le côté correspondant de cette voie, qui est élevé de dix à quinze mètres en général, et forme un angle d'environ quarante-cinq degrés, de sorte que la promenade supérieure domine beaucoup l'inférieure, ce qui fait qu'on y peut jouir de la vue de notre charmante vallée par dessus les ormes étêtés de cette dernière.

On peut dire que cet ensemble, c'est-à-dire l'accompagnement d'un *rail-way* dans une aussi grande étendue par deux belles allées superposées, est quelque chose de peut-être unique en France. Quittant ces promenades, on peut gagner directement le port, sans passer dans la ville; pour cela on traverse la place de l'embarcadère, on suit le long du remblai qui supporte la voie, et on descend à la porte Saint-Jacques par le bout de promenade dans lequel se trouve l'octroi actuel.

Nous nous sommes bien éloignés du lieu qui doit faire l'objet presque exclusif de nos recherches, mais nous avions à cœur, non d'étaler les beautés de notre ville, ce qui ne serait pas ici le lieu, mais de prouver que nos belles promeneuses et nos désœuvrés qui, sous le règne dernier, formaient un groupe désigné sous le nom de *chambre des pairs*, sans doute à cause des hautes questions qui étaient agitées dans leur assemblée, n'avaient pas par pur caprice abandonné notre pauvre port, aujourd'hui si solitaire, et qui a encore contre lui d'être assez humide le soir, particulièrement dans le bas. Il ne faudrait

pas croire que, pour cela, les allées du chemin de fer regorgeassent de monde. La foule n'y est jamais compacte, par beaucoup de raisons : parce que la ville étant très-longue et très-grande pour sa population, chacun a de l'espace chez soi pour se promener, qu'il y a d'autres promenades encore, et qu'enfin, tout le long de notre belle vallée il existe une foule de petits sentiers, de chemins couverts qui, sans être des promenades proprement dites, n'en attirent pas moins quelques personnes, de sorte que, même les nouvelles allées ont encore de la concurrence. Nous aurions pu ajouter aussi qu'on est ici fort casanier et que l'ennui de faire toilette empêche souvent d'aller s'y faire voir; mais en revanche, toutes les bonnes d'enfants et les nourrices s'y donnent rendez-vous; elles y trouvent à chaque pas de bons bancs de bois pour se reposer, pendant que le bébé peut tourner autour d'elles, s'il commence à avoir l'usage de ses jambes.

C'est aussi sur le Port que se tient, depuis déjà assez longtemps, notre foire Saint-Michel qui, comme toutes les assemblées de cette nature, est bien déchue de sa splendeur première. Cette foire, octroyée par Louis VII la dixième année de son règne, en 1147, avec moyenne et basse justice en faveur des pauvres lépreux de la Maladrerie de Saint-Lazare, établie au lieu dit Saint-Michel, qui était un des patrons de leur église, se tenait pendant huit jours dans les sablons de ce nom et en partie sur la grande route; ces sablons sont aujourd'hui plantés, à gauche en allant à Paris, depuis longtemps, par l'hospice d'Etampes représentant la Maladrerie dont il a hérité des biens depuis sa suppression, et à droite, il y a environ quinze à seize ans, par M. de Viart. Le roi concessionnaire, par sa charte, prend sous sa protection tous ceux qui s'y rendent ou qui en retournent. Il ne se réserve que la punition des larrons et assassins.

En 1774, les habitants d'Etampes présentèrent au Conseil de ville une demande afin de l'engager à faire les démarches nécessaires pour transporter ladite foire sur les promenades

du Port, qu'on agrandissait alors en bouchant la partie du fossé qui de la porte Saint-Jacques allait jusqu'au Jeu-de-Paume. Le Conseil députa vers le bureau de l'hospice qui possédait la foire, un de ses membres pour appuyer auprès de lui cette demande des habitants. Les administrateurs de l'Hôtel-Dieu, par une délibération du 2 août, même année, décidèrent qu'ils voulaient bien y consentir, mais à condition que la maison qu'ils représentaient continuerait comme par le passé à jouir des droits utiles de ladite Saint-Michel, sans que la ville puisse y rien prétendre. Le 12 suivant, cette délibération fut approuvée par sentence du baillage d'Etampes, et la foire se tint, dès cette année, sur l'emplacement du Port qu'elle n'a jamais quitté depuis. Ce fut, dit le titre où j'ai puisé ces détails, à la grande satisfaction des marchands; il aurait pu sans doute ajouter et à celle des acheteurs et promeneurs.

Cette foire était destinée à la vente de toutes espèces de marchandises, même en gros. On y vendait et on y vend encore toutes sortes de denrées et des bestiaux, pendant les trois premiers jours; mais aujourd'hui la vente de ces derniers n'en dure guère qu'un ou deux, à peine. De tout temps aussi, de nombreux bateleurs, désignés dans ce pays sous le nom de gandolins, du nom d'un fameux saltimbanque, l'ont égayée de leurs parades et de leur bruyante musique. C'est même une petite calamité lorsqu'ils font défaut. Depuis son transférement, la Saint-Michel est toujours tenue principalement sur la grande allée, dite du Jeu-de-Paume, non parce que celle-ci était sur ce jeu, mais bien à côté, ainsi qu'il a été dit ailleurs. Derrière elle était une contre-allée qui ne descendait que jusqu'au parapet de ce même Jeu-de-Paume dont elle était pourtant séparée par une traverse de baraques lui faisant face. En haut, sur le petit talus qui est près du trottoir de la route, une autre rangée de boutiques regardait aussi notre contre-allée. Derrière cette dernière, de la porte Saint-Jacques à une ouverture faite dans le mur du rempart, appelée le Trou, et actuellement bouchée, puisqu'on descend sur la promenade par une autre,

percée en face de la rue du Ronneau ; dans cet emplacement, disons-nous, se tenaient les grands saltimbanques qui, il y a trente-cinq à quarante ans, se faisaient construire d'énormes et solides baraques en planches dans lesquelles leurs représentations pouvaient avoir lieu par tous les temps. Depuis cette époque, soit que les recettes aient diminué, soit qu'ils le trouvent plus économique, ils n'ont plus que des établissements en toile qu'ils transportent avec eux.

Au-delà du trou dont il vient d'être question, se trouvait le corps-de-garde des pompiers, les pompes devant la porte. Derrière le corps-de-garde existait une sorte de remise qui s'appuyait sur la pauvre tourelle qu'on vient d'abattre. Toutes les baraques de cette partie du Port étaient en planches, moins bien jointes, il faut le dire, que celles qu'on fait depuis plusieurs années ; aussi, par les pluies qui sont si fréquentes à l'époque où elle tient, les marchands se plaignaient souvent de nager dans leurs boutiques. Comme le Port était alors la seule promenade fréquentée, c'était un grand plaisir pour les habitants et surtout pour les enfants, pendant qu'on établissait les baraques, d'aller chaque jour faire quelques tours pour examiner les travaux, et les derniers de saisir à la dérobée quelques planches, qu'ils plaçaient en travers sur un banc pour en faire une balançoire, au risque de se faire tirer les oreilles par le baraquier. Tout cela a bien changé de nos jours !

Sur l'arrière-Port, le milieu de la demi-lune a toujours été muni d'une allée de baraques en planches, et de chaque côté, l'espace restant, occupé par des loges de saltimbanques ou des chevaux de bois qui n'avaient pas trouvé place ailleurs. La grande allée correspondant à celle du Jeu-de-Paume était et est encore destinée aux boutiques des marchands revendeurs, dits fripiers; actuellement elle est à peine occupée au quart de sa longueur, tandis qu'il y a moins d'un demi-siècle elle ne suffisait pas. Un grand nombre de ces détaillants se plaçait dans la petite allée transversale, située presque le long de la rivière, et faisaient même quelquefois retour dans le bout de

l'allée des Soupirs. Les principaux commerçants en meubles et en literie y avaient des établissements élevés comme de vraies maisons. A cette époque, l'espace circulaire occupant la portion la plus large de l'intervalle entre les deux allées, servait souvent à un Manége, mais on n'en a plus guère revu en ce lieu depuis que cette partie de la foire est devenue déserte. Il faut dire aussi que la proximité de la rivière y donne une très-forte humidité.

Tant que l'ancien cimetière n'a pas été livré au public, la rangée correspondante de boutiques depuis le haut de l'allée jusqu'au corps-de-garde du milieu du Port, s'appuyait sur son mur d'enceinte. Après l'enlèvement de ce mur et son nivellement, on établit, durant quelques années, au milieu de son emplacement, une petite allée de baraques en planches, venant aboutir à la grande, le long et près de ce corps-de-garde qui servait alors à la garde nationale. Depuis la suppression de celle-ci, les pompiers s'y sont installés.

Le reste du vieux cimetière servait déjà à une foule de petits marchands et de banquistes du dernier rang. Aujourd'hui et depuis longtemps il n'y a plus d'allée de baraques et la place est partout occupée, surtout par des salles de bal ambulantes, notamment par le bal Willis, du nom du propriétaire, habitant de Sèvres, et qui exploite les fêtes et les foires assez loin à la ronde (1). Il y a trente-cinq à quarante ans, il n'existait pas de maisons en face du Port, sur la grande route, et la foire aux bestiaux se tenait entre celle-ci et la place occupée par le remblai du chemin de fer, tandis qu'aujourd'hui elle a lieu le long du cimetière, et derrière ce remblai, sur un terrain formé au moyen de décombres dont on a rempli le commencement de la Vallée-Collin. Sur le bord de la route les marchands de vin installaient leurs nombreuses tentes faites de pieux et de cerceaux recouverts de draps blancs, et ressemblant à des tonnelles, sauf la couleur de la couverture.

(1) Tous les saltimbanques, y compris le Manége et les marchands de vin, en petit nombre aujourd'hui, s'y sont installés cette année.

Depuis la construction des maisons, les débitants de liquides se sont en général installés entre la porte Saint-Jacques et les premières baraques de baladins, mais au lieu de la simple tonnelle, ils ont élevé des édifices en toile, à toits inclinés comme des bâtiments.

La grande route, au moins sur ses côtés, servait également de refuge à toute espèce de petits commerçants, comme charcutiers, fruitiers, fabricants de gauffres, etc. Il en était, et il en est de même du bas du Port, le long de la rue Evezard; on voit surtout en cet endroit s'étaler les pyramides traditionnelles de melons qui, en général, laissent à désirer, eu égard à la saison. Depuis une couple d'années on a changé la disposition de la foire. La grande allée se trouve rapprochée du rempart, sous les tilleuls et dans l'emplacement des anciens fossés. Mais comme elle est plus large que les avenues, une rangée de ces arbres se trouve malencontreusement au milieu. De plus l'extrémité inférieure se termine dans sa perspective à la rue du Faubourg-Evezard, au lieu d'être en enfilade avec la belle allée de l'arrière-port, où se tenaient, comme nous l'avons dit, les fripiers. Cette année on a même changé la disposition des boutiques de cet arrière-port. Il n'y a plus rien dans la grande allée, et le peu de marchands revendeurs qui viennent encore s'installer sont au commencement de l'allée des Soupirs. Il n'y a plus également de baraques en planches formant deux rangées au milieu de la demi-lune. Le bal Willis n'ayant pu avoir son emplacement habituel, est allé s'installer dans le cirque de verdure qui est au fond des promenades, entre les deux allées, et, pour lui faire une plus belle part, on a relégué les pauvres fripiers, au nombre de huit à dix, à l'endroit que nous venons d'indiquer. Le bal est resté deux jours. Sur l'ancienne belle avenue du haut Port sont placées les petites échoppes qui étaient autrefois derrière. Nous avouons ne pas bien saisir la nécessité de ces divers changements.

Jusque dans les premières années de la Restauration, la foire Saint-Michel était on peut dire brillante. Elle offrait un

grand nombre de riches magasins d'étoffes de toute espèce, de toile, de bijouterie et d'horlogerie. Les commerçants les plus marquants de la ville et même d'assez loin à la ronde, ne dédaignaient pas de venir s'y installer; beaucoup avaient même des baraques leur appartenant et bien mieux et plus solidement faites que les autres. Il faut dire aussi que les acheteurs choisissaient ce moment pour faire leurs emplettes; aujourd'hui, et depuis longtemps déjà, toutes ces choses ont changé; on achète lorsqu'on a besoin, et il n'est pas de bourgade qui n'ait ses marchands ou des colporteurs qui y vont constamment offrir leurs marchandises. Aussi ne trouve-t-on plus guère sur le champ de foire que des bimbeloteries, de petits objets communs et à bas prix, des pains d'épices, des bonbons plus qu'ordinaires et toutes choses du même genre. Ici, comme dans toutes les foires, le grand commerce fait défaut.

Il n'est pas jusqu'aux bateleurs eux-mêmes qui n'aient modifié leurs spectacles. Jadis les danses de cordes, les pantomimes et surtout les figures de cire ou cabinets de Curtius, étaient en grande majorité. Dans ces derniers, on ne manquait pas, pour donner une haute idée de la ressemblance des personnages inclus, de représenter des individus connus de toute la ville; c'étaient en général des idiots : longtemps un nommé Lambert, dit Lambart, et une nommée Nanette, leur servirent de modèles, et nous devons dire qu'ils en attrapaient parfaitement la ressemblance. On y voyait les princes souverains, changeant souvent à cette époque, les grands personnages; on y admirait ceux qui étaient auteurs ou acteurs dans les événements les plus marquants. Pendant longtemps, l'assassinat de M. Fualdès et la famille Bancal défrayèrent nos cabinets. On ne manquait pas non plus de mettre en sentinelle à la porte un grenadier en grand costume. Depuis quelques années on semblait vouloir revenir à ces figures de cire; nous doutons qu'elles reprennent leur vogue d'il y a un demi-siècle. Actuellement ce sont surtout les faiseurs de tours extraordinaires qui forment la majorité des saltimbanques. Il y a aussi,

comme toujours, les montreurs de curiosités, et les soi-disant sauvages avaleurs de cailloux ou de poules crues. Mais la danse, la belle danse de corde a disparu. On voit toujours aussi le cirque traditionnel qui a le privilége d'attirer constamment la foule, bien plus, sans doute, par sa nombreuse cavalcade et sa bruyante musique que par la nouveauté de ses exercices qui n'ont guère changé depuis la révolution. C'est toujours comme au temps des vieux Franconi, soit pour la voltige du cheval, soit pour les scènes comiques ou héroïques, Pascaro, M. Rognolet ou le Paysan des Vosges, la scène du drapeau, etc., etc. Nous devons dire, pour être juste, qu'un autre établissement, celui des antiques chevaux de bois, s'est entièrement métamorphosé; chacun se rappelle ce qu'ils étaient primitivement, aujourd'hui ce sont des pavillons couverts élégamment, avec un plancher circulaire que frisent de front de nombreuses rangées de chevaux et autres bêtes bien imitées et parfaitement caparaçonnées, marchant à l'aide de mécaniques et au son d'une éclatante musique. Il ne leur manque que la vapeur.

Il est aussi une industrie de bouche qui s'est singulièrement multipliée depuis quelques années; nous voulons parler des marchands et fabricants de galette à la minute dont les nombreux fours installés en plein vent, près de leurs boutiques, ressemblent à des chaudières de locomotives.

Bien que la Saint-Michel ne doive durer officiellement que huit jours, néanmoins un grand nombre de marchands et de baladins y séjournent souvent plusieurs semaines. Pourtant, à proprement parler, il n'y a que deux ou trois jours de grande foule, occasionnée par l'affluence des gens de la campagne, ce sont les principaux samedi, dimanche et lundi, surtout si ces jours se trouvent au milieu de la foire.

De tout temps les marchands se sont plaints de ne pas faire leurs frais; ces plaintes sont sans doute exagérées, mais aujourd'hui il est juste de dire que formés uniquement de commerçants ambulants, ils n'ont pas l'air fort à leur aise. Quant

aux bateleurs, ils ne sont guère ni plus riches ni plus pauvres qu'à aucune époque, car, qu'ils gagnent beaucoup ou peu, il ne leur en reste pas davantage dans la vie de Bohême qu'ils mènent. Il faut toutefois en distinguer certains directeurs de Cirques qui ont su faire leurs affaires et mettre de côté.

Mais il est temps de revenir à notre Port, proprement dit. Nous avons exposé d'après les documents les plus authentiques que le fossé du rempart servait de bassin aux embarcations. Il est présumable, d'après les mesures que donne notre devis à la partie solide du port, que ce fossé n'avait qu'une dixaine de toisées de large, comme ceux situés devant le reste des murs d'entre les portes Saint-Jacques et Evezard. Cette espèce de bassin débouchant dans la rivière avec laquelle il avait une large communication, s'étendait dans sa partie servant à la navigation jusque près de la porte de la Couronne (1).

Lorsque les habitants d'Etampes, dès avant l'octroi de la charte de 1490, désirant avoir un port qui leur appartînt et fût situé à la porte de leur ville, rassemblèrent les eaux des différents dérivés du Juineteau qui se perdaient dans la vallée, et approfondirent le fossé placé devant la portion de leurs murailles allant de la rivière à la porte de la Couronne, ils ne firent très-probablement que des ouvrages en terre, car on lit dans ce devis, comme on a pu le voir plus haut : « En premier lieu est besoing et necessaire, sur et dedans ledict port, faire paver icely port de sa longueur qui est de 64 toises, et le dict pavé de 10 toises de largeur, etc. » Afin, suivant la même pièce, *que le charroy ne puisse enfondre et que ledit port soit net et sans fange*. Ce qui permet de conclure rationnellement que la surface du terrain ne l'avait pas été, ni peut-être même empierrée jusqu'alors, c'est-à-dire durant les trente-

(1) Bien que le fond des fossés du Jeu-de-Paume et de celui qui allait gagner la porte Saint-Jacques fût assez bas, c'étaient, comme dit le duc d'Yorck dans ses Mémoires, en parlant de cette partie des fortifications d'Etampes, *des fossés secs*.

trois ans qui s'écoulèrent depuis l'établissement de ce port jusqu'au projet de réparation.

La chaussée pavée demandée par les experts devait s'étendre le long du fossé sur une longueur de 64 toises et aboutir par sa largeur, qui était de 10 toises, sur la berge correspondante de la rivière. De plus le devis exige qu'il soit établi une muraille un peu *inclinée*, de 8 pieds de haut, *juste le bord des dictz fossez où sont les bateaulx en l'eaue, esquelz on charge les marchandises*. Cette muraille devait s'étendre *de sous l'eaue*, jusqu'au rez de la chaussée pavée avec laquelle elle aurait fait *contrescarpe*, ou quai, et pour appuyer ladite chaussée. De plus il est dit que la même muraille devait faire retour dans la rivière, de 10 toises, pour soutenir l'extrémité du pavé. Ainsi, non-seulement il n'y avait d'abord aucune chaussée solide sur le terrain du Port, mais encore les bords du bassin destiné à contenir les bateaux étaient eux-mêmes en terre, garnie au plus de quelques pieux et palis, puisque la construction dont il vient d'être question était à l'effet d'empêcher *l'eboulement des terres ou sablons d'entrer dans esfossez où sont les dicts bateaulx, pour qu'aussy on puisse aisement y mettre les bateaulx neufs, sans y faire mener ou couler terres ni sablon, et pour, à l'aide de cette muraille, servir de bordure au rez de chaussée et rendre plus aisé à charger les dictz bateaulx*... Ce mur d'appui devait être en gros blocs de grès réunis par du mortier de chaux et sable, et les parements taillés à la règle.

D'après la hauteur de cette muraille, on peut avoir la profondeur approximative de l'eau du bassin. Ainsi donnant 15 pouces pour les fondations, 3 pieds entre le bord du quai et le niveau de l'eau, il restera près de 4 pieds d'eau, ce qui comme nous le verrons plus tard devait parfaitement suffire. Bien que l'arrêt du Parlement, de 1527, autorise les habitants à faire des embellissements sur leur Port, pour l'amusement et la récréation du public, on ne voit pas qu'après la surface prise par les fossés, celle de la chaussée et ce qui était nécessaire

pour le stationnement des charrettes et bêtes de somme, il restât beaucoup d'emplacement pour toutes ces divertissantes choses.

Si maintenant, avec les experts de 1560, nous descendons le cours de la rivière pour savoir les travaux d'art et les curages qui sont nécessaires pour la facilité de la navigation, nous trouvons d'abord entre ce port et le derrière de l'hôpital Saint-Jacques, plus tard les Capucins, ce que notre titre appelle deux gourts. On entend par gourt, actuellement au moins, d'après les nouveaux dictionnaires, un endroit où l'eau se précipite avec plus de vitesse dans un fond de la rivière. Nos experts nous semblent entendre par ce mot un point où la rapidité du courant est plus considérable à cause d'une grande quantité de sable, de pierre et de ravines amenées surtout par les orages. Au-dessus du premier gourt, il est nécessaire de curer la rivière sur une longueur de 5 toises et de 100 toises au-dessous, *affin que les bateaulx puissent aisement passer chargés sur la dicte rivière et à l'endroict du dict gourt, ce qui ne se peut faire sans curer la dicte rivière parce qu'il y a des roches, pierres et sablons étant en la dicte rivière*, etc. L'endroit du gourt y est positivement indiqué comme n'ayant pas assez de fond pour le passage des bateaux, mais l'eau y devait courir plus vite étant sur un fond de cailloux et de ravines amenés par les grandes pluies. Ce qui établit la différence entre le curage des gourts et des autres points du cours d'eau, c'est que dans ces derniers, c'est de la bourbe ou de la vase qu'il faut enlever, comme on le verra plus tard.

Il est très-présumable que les gourts dont il est question ici, existaient à l'extrémité des deux ruelles qui de la rue du Faubourg-Evezard se dirigent vers la prairie, la première aboutit à environ 90 au-dessous des moulins du Port, au premier pont de bois qui est situé derrière eux, et la seconde commençant un peu en deçà de la pointe et se termine à ce qu'on appelle la blanchisserie, vis-à-vis le second. Ces ruelles, à leur extrémité inférieure, n'étaient pas aussi élevées qu'elles

le sont aujourd'hui ; au lieu de soutenir un pont elles s'abaissaient vers l'eau et formaient gué et abreuvoir ; nous avons encore vu cette disposition pour la seconde, dont le pont qui a remplacé le gué n'a pas plus de trente-six ans ou quarante ans. Il en résultait que les pluies trouvaient là une pente plus rapide pour se précipiter à la rivière avec ce qu'elles entraînent, et qu'elles avaient très-probablement donné naissance à ces gourts. Ces 105 toises de curage devaient coûter 400 liv. tournois.

Les experts demandent qu'il soit élevé vis-à-vis le second gourt, éloigné du premier de 250 mètres, et qui, comme nous venons de le dire, devait être au bout de la seconde ruelle et au pont de la blanchisserie, un portereau neuf pour tenir et garder l'eau afin que les bateaux puissent aller facilement chargés de leur charge entière, c'est-à-dire une écluse de retenue, dont les deux joues ou murs latéraux devaient avoir 5 toises de long sur 3 pieds d'épaisseur et 12 pieds d'élévation. Il est ensuite parlé d'un plancher pour aller lever la vanne, mais bien qu'on indique le chaperon, la vis et l'écrou de celle-ci, on ne donne malheureusement pas les dimensions de ces différentes parties, ce qui est à regretter, car avec ces mesures on eût pu connaître très-approximativement la grandeur des bateaux ou au moins leur largeur.

Quant à la hauteur de 12 pieds donnée aux murs latéraux, elle avait dû être jugée nécessaire non-seulement pour soutenir les berges voisines de la retenue, mais encore pour enchâsser la vanne qui devait s'élever à plusieurs pieds au-dessus du niveau de l'eau, afin de permettre aux bateaux chargés de passer sous elle. Cette maçonnerie devait dépasser de 5 à 6 pieds la surface du sol en supposant, ce qui est probable, qu'il était le même qu'aujourd'hui. Nous eussions encore désiré avoir l'écartement des joues de ce portereau qui, sans doute, étaient dirigées obliquement l'une vers l'autre ; et au point où était la vanne, il est vraisemblable aussi que la maçonnerie formait retour dans le but de maintenir celle-ci dans l'écartement de

ses deux parties. Cette disposition inclinée des deux plans latéraux qui aboutissent à une écluse, sont nécessaires pour faire la chasse lorsqu'elle est ouverte et activer ainsi le passage des embarcations. Si on examine encore aujourd'hui l'élévation des berges entre l'endroit présumé où devait être construit ce premier portereau et le Port, on voit que l'eau pouvait y être élevée d'au moins 1 mètre.

Il nous est fort difficile d'avoir une idée quelconque de la largeur et de la hauteur de la vanne en question; tout au plus d'après le prix indiqué peut-on en juger très-approximativement. Elle devait coûter 50 livres tournois, ce qui en monnaie de notre temps, représenterait environ cinq ou six cents francs.

La manœuvre de cette vanne demandait au moins un homme auquel aidaient sans doute les mariniers.

Il eût été bien plus simple de faire une écluse à porte comme cela est pratiqué aujourd'hui pour tous les canaux, mais nous pensons qu'on ignorait alors cette disposition.

A partir de l'abreuvoir de l'hôpital Saint-Jacques, aujourd'hui de la Maison-Neuve, il était nécessaire de curer 20 toises de la rivière, *parce qu'aucunes fois les bateaulx quand ils descendent et remontent ils demeurent aggravéz et demeurdz.*

Et pour ce, il faut 100 livres tournois.

Ensuite, depuis le saut du pré de l'Hôtel-Dieu d'Etampes (1), jusqu'à celui de Fillol, imagier, qui ont chacun 80 toises de long, ce qui fait 160 toises, *parce qu'elle* (la rivière) *est remplie de bourbe, d'ordures et sablon, tellement que en la plus part de la dicte rivière il n'y a qu'un pied d'eaue et que les bateaulx demeurent aggravés le plus souvent.*

Pour ce, 400 livres tournois.

Plus loin on demande à remplir une place *vuide* appelée le Tour du Gibet, à cause sans doute de la proximité du monti-

(1) Cet établissement ne possède plus de pré aujourd'hui en cet endroit, peut-être a-t-il été vendu avec d'autres biens à la Révolution.

cule formant mamelon avancé derrière l'ancienne Maladrerie, monticule ainsi nommé parce qu'il y avait eu des fourches patibulaires dépendant d'une justice dont nous ignorons le propriétaire.

Il devenait nécessaire de boucher cette place, *parce que lorsque les bateaulx descendent du dit gourt, l'eau les mèsne dedans la dicte place vuide de sorte que quand ilz y sont ilz n'en peuvent aisement sortir au moïen de la fange et bourbe qui y est.*

Pour ce, il faut 50 livres tournois.

On voit encore ici que le mot gourt désigne une espèce de rapide entraînant les bateaux.

Depuis le Tour du Gibet jusqu'à la planche du fossé Saint-Lazare, il est nécessaire de curer 200 toises de la rivière pleine de fange et autres immondices en ce point, de telle sorte qu'il y a des endroits où l'eau n'a pas plus d'un pied ou quinze pouces de profondeur, ce qui n'était pas suffisant pour que les bateaux passassent à pleine charge.

Pour ce, il faut 900 livres tournois.

Voilà déjà deux points où le devis n'indique qu'un pied à quinze pouces d'eau, malgré cela il est présumable que la rivière n'était pas aussi basse dans toute sa largeur, car la navigation en eût été certainement interrompue et on n'eût pas attendu qu'il en fût ainsi, puisque c'était en ce temps à peu près le seul moyen de transport. Il est donc probable qu'il y avait un chenal plus profond, mais assez étroit pour que les bateaux ne pussent pas toujours passer facilement, surtout avec charge complète; et ils devaient s'y engraver. Aujourd'hui il est très-peu de points où la rivière n'ait au moins deux pieds de profondeur, quoiqu'elle ne serve plus qu'aux petits bateaux des cureurs, mais il faut dire que les meuniers ne la laissent pas s'envaser, et les ravines venant des coteaux voisins y arrivent bien plus difficilement.

De la planche qui est sur le fossé Saint-Lazare jusqu'à celle de Morigny, il est nécessaire *de curer 40 toises de long à*

cause des ordures et immondices qui sont en la dicte rivière et aussi qu'il n'y a là guères d'eaue.

Pour ce, il faut 400 livres tournois.

La planche de Morigny devait être, sans aucun doute, destinée au passage des piétons et assez élevée au-dessus de la rivière pour laisser passer les bateaux chargés. Elle occupait la place du pont de pierre placé aujourd'hui au-dessus des moulins et traversé par la chaussée pavée qui va des sables de Saint-Michel à Morigny; c'est maintenant et déjà depuis longtemps le seul chemin de voiture qui fasse communiquer la grande route avec Morigny, entre Etampes et Villemartin.

A l'endroit où était cette planche de Morigny, le devis demande la construction d'un second portereau pour retenir l'eau entre lui et le premier. Actuellement il serait difficile d'élever le niveau de la rivière et par conséquent d'établir une retenue, mais alors et jusqu'à la construction des moulins de Brunehaut, qui sont, ainsi qu'il a été dit, du commencement de ce siècle, la berge devait être plus élevée, puisque les deux moulins ont 5 à 6 pieds de chute.

Cette écluse aurait coûté le même prix que la première, c'est-à-dire 50 livres tournois.

Au-dessous de la planche de Morigny, il faut encore curer 40 toises de rivière à cause de la grande quantité *de sablon et terreau qui est descendue par les ruines et grande affluence des eaux descendant du ciel et à cause de ce les bateaulx ne peuvent aisement passer.*

Pour ce, il faut 200 livres tournois.

Enfin, plus bas, depuis le Gué des Sarrazins, y compris ce gué jusqu'au confluent qui résulte de l'union *de la rivière qui passe par le lieu et villaige de Morigny* et de *la grand rivière qui vient du dict port de la ville d'Estampes.* Il y a encore environ trente toises à curer.

Pour ce, 150 livres tournois.

Au-delà de la jonction des deux cours d'eau, il n'est plus nécessaire de continuer ces curages *à cause que les dictes ri-*

vières se assemblent, l'eaue est plus grosse, et par ce moyen s'en vont de la les bateaulx chargez de leur charge ordinaire sans ellège.

Le Gué des Sarrazins dont rien n'indique plus aujourd'hui l'ancienne existence, était le point de la rivière par lequel on pouvait aller avec des voitures de la rive gauche de celle-ci au village de Morigny. Le chemin sablonneux qui coupe en deux le bois de Brunehaut, était sans doute un de ceux qui s'y rendaient; il traversait le parc de Brunehaut à peu près entre le château et le fond du dit parc qui donne sur la chaussée actuelle. Ce chemin paraissait venir de Brières; un autre qui mettait probablement en communication le hameau de Saint-Phalier avec ce gué, devait suivre à peu près l'allée actuelle qui, passant devant l'ancienne ferme et la chapelle du même nom, abattues depuis une dixaine d'années, vient actuellement aboutir à la porte du parc d'une part et de l'autre se dirige le long de ses murs pour aller déboucher sur la chaussée de Morigny, près la porte rouge, tandis qu'anciennement il s'infléchissait vers le gué en question.

Lorsque M. de Viart père construisit le pont bâti sur un ruisseau qui va se jeter à l'extrémité méridionale du lac de Brunehaut, il y avait encore quelque souvenir de ce gué. Aussi donna-t-il à ce même pont une architecture orientale pour faire allusion à ce nom dont on ignore l'origine, quant à son application bien entendu. Au lieu de gué, on lit dans quelques auteurs, notamment dans Dom Fleureau, quay des Sarrasins, ce qui est certainement une faute d'impression d'autant plus facile à expliquer, que dans l'ancienne orthographe, les deux noms s'écrivaient avec le même nombre de lettres qui étaient toutes semblables, sauf les premières, encore celles-ci ont-elles une grande analogie. On écrivait guay et quay.

En additionnant les diverses étendues de rivière dont le devis recommande le curage, on arrive à un total de 595 toises, et comme ce n'est guère que la moitié de la longueur du Port

au confluent des deux cours d'eau, on doit en conclure qu'une bonne partie de celle-ci avait une profondeur suffisante ; il est vrai que les retenues devaient l'augmenter sensiblement.

On est étonné de la somme énorme demandée pour le curage, en tenant compte de la valeur de la livre, vers 1560, qui devait être au moins de 3 fr., et de sa valeur relative qu'il faut multiplier trois ou quatre fois, on arrive à un chiffre de 11 ou 12,000 fr. de notre époque, ou près de 60 fr. par tranche d'une toise, ce qui surprend d'autant plus qu'aujourd'hui on le ferait à bien moins de frais.

Le devis ajoute de plus *que par chacun un an il fauldra une foys pour le moings curer et nettoier la dicte rivière depuis le dict port de la ville d'Estampes jusqu'au dict gué des Sarrazins*, et jusqu'à l'autre rivière, pour ce motif *que du costé d'occident sont montagnes, sablonnières, et que quand il vient abondance et affluence d'eaue du ciel, l'eaue ammène le sablon, terre et pierre en la dicte rivière.*

La navigation devait être devenue assurément très-difficile bien qu'elle fût en pleine activité, au milieu du XVIe siècle, sur notre cours d'eau, pour qu'on ait dû demadner des curages aussi coûteux et des travaux d'art qui y devaient alors faire complètement défaut. Il est vrai qu'en parlant de la première écluse, le devis dit qu'il faudra faire un nouveau portereau, mais cela signifie évidemment qu'il s'agit d'un ouvrage neuf de toutes pièces et non en remplacement d'un vieux.

Dans tout ce qui précède, nous ne voyons pas qu'il soit le moins du monde question de l'ancien port de la Commanderie, et pourtant il est fait plusieurs fois mention de *l'hospital Saint-Jacques* dans notre titre. Ce port aurait-il déjà, à cette époque, succombé sous la concurrence du dernier venu ? Cela est probable, car on ne pourrait guère admettre que des dépenses aussi considérables eussent été entreprises sans que ceux qui étaient appelés à en profiter y eussent concouru dans une mesure relative ; or, non-seulement il n'est jamais parlé, comme nous venons de le faire remarquer, du port du Commandeur dans ce devis, mais en-

core ce dernier n'avait aucun représentant dans l'examen fait de la rivière, ainsi qu'il est prouvé par le préambule de l'acte, ce qui n'eût pas manqué d'avoir lieu si la Commanderie y eût eu encore des intérêts.

DU CHEMIN DE HALAGE.

Un canal ou un cours d'eau canalisé, a toujours besoin d'un chemin dit de halage situé sur l'une de ses rives, pour faire avancer les embarcations et les remonter s'il s'agit d'un fleuve ou rivière. Tant que la notre a eu cette destination, elle a été nécessairement dans ce cas, et il reste encore auprès du Port des vestiges de ce chemin, qui occupait sa rive gauche.

L'acte de bornage donné en 1646 au nommé Thibaut et dont il a déjà été question, disait que sa largeur devait être de 14 pieds, c'est ce que nous trouvons à peu de chose près dans ce qu'il en reste entre les moulins bâtis par M. Gerosme et l'abreuvoir des Capucins, anciennement de l'hôpital Saint-Jacques-de-l'Epée. Si en effet on mesure la distance existante entre les murs situés derrière le jardin des Capucins, antérieurs à cet acte, où les haies qui limitent les propriétés, et le bord de la rivière, nous trouvons de 13 à 15 pieds de large, presque partout. L'acte de 1646 semble établir que la partie de l'héritage qui servait au chemin dont il est question, lequel appartenait bien au propriétaire jusqu'au bord de l'eau, devait être entretenue à ses frais et que le public y avait droit de passage, *eundi et redeundi*, comme dit l'arrêt du Parlement, de 1527. Pourtant il fallait que cet entretien par les riverains ne fût pas absolument obligatoire, car nous verrons bientôt qu'en 1560 notre devis demande des travaux d'une certaine importance pour rétablir des parties de chemin hors de service.

De nos jours on peut dire que de l'abreuvoir de la Maison-Neuve ou des Capucins jusqu'à Corbeil, il ne reste plus de traces de notre chemin de halage. La navigation cessant, les

propriétés voisines ont reconquis ce qui leur appartenait et se sont avancées jusqu'à la rivière, de là ces fossés, ces murs qui enclavent des parcs plus ou moins étendus, et qui ne pouvaient pas joindre le bord de celle-ci jusque vers la fin du XVIIe siècle.

Si donc nous suivons notre devis, en ce qui a trait à ce chemin, nous voyons d'abord qu'il *fault et est necessaire remplir une autre place vuide* (1) *qui est derrière le bois de Saint-Lazare, pour ce que l'eaue se perd en cet endroict et pour ce que quand les bateaulx passent par ce dict lieu, il faut que les mariniers qui tirent les bateaulx s'éloignent fort loing au moïen qu'il n'y a pas de passage en icelle place, remplie ainsy qu'il appartiendra, servira de chaussée qui sera cause que les mariniers meneront et conduiront leurs bateaulx et marchandises estant dedans beaucoup plus aisement qu'ilz ne le font à présent.*

Ce passage nous fait voir que les mariniers tiraient eux-mêmes leurs bateaux. Il est probable que l'état du chemin qui bordait la rivière et qui ne devait pas être meilleur au-delà de Morigny et jusqu'à Corbeil, en raison de la nature tourbeuse de la vallée et des nombreux fossés et sources allant se rendre perpendiculairement au cours d'eau, que cet état, disons-nous, devait leur interdire l'usage de toute espèce de bête de trait pour cet office. Souvent même, comme au fossé de Saint-Lazare, il n'y avait qu'une simple planche pour passer. Peut-être s'aidaient-ils de perches à crocs pour accélérer leur marche en montant comme en descendant.

Il est parlé aussi dans le passage cité, d'un bois de Saint-Lazare; ce bois qui n'existe plus, occupait sur le côté droit de la route en allant à Paris, et vis-à-vis la Maladrerie, le tout ou partie du terrain qui dépend aujourd'hui de la maison bourgeoise attenant à l'auberge, terrain qui paraît être de 5 ou 6 arpents. Près de la route, le sol en est sablonneux, mais il

(1) La première, qui était au tournant appelé la Tour du Gibet, ne regardait pas le chemin de halage.

devient très tourbeux en se rapprochant de la rivière, de sorte que l'essence de bois dont il était complanté, devait varier et se composer surtout de chêne dans le sablon, et d'aulnes ou de frênes dans la tourbe. On trouve dans un vieux livre de comptes pour les années 1589 à 1592, ayant appartenu à la Maladrerie et faisant aujourd'hui partie des archives de l'Hôtel-Dieu, quelques détails qui ne seront peut-être pas entièrement déplacés ici. Il y est dit que durant les deux sièges qu'Etampes subit en 1589 (il y en eut trois), les gens de guerre ravagèrent tellement le bois de la Léproserie, qu'il fallut le couper l'hiver suivant. Que de plus ils commirent beaucoup de dégâts dans l'église et la maison. On n'indique pas si ce sont les huguenots ou les ligueurs, et les administrateurs sollicitent une visite des autorités de la ville pour la constatation de ces dégâts. La visite eut effectivement lieu, et le lieutenant du prévôt Chardon, à la place du bailly d'Etampes empêché, ainsi que le maire, Guillaume Vincent, et les échevins, Barthélemy Cheron, François Cheron, Claude Hamouy et Godin l'aîné, en dressèrent procès-verbal.

Une particularité à noter, c'est que ce sont les comptables de la maison qui se rendent adjudicataires dudit bois moyennant la somme de 20 écus sol ou au soleil, l'écu d'argent valait alors environ 7 fr. 50 c. de notre monnaie, et relativement six à sept fois autant, de sorte qu'on peut estimer cette vente à 4 ou 500 fr. de notre temps, ce qui peut représenter la surface de bois indiquée, bien qu'on ne donne pas l'âge du taillis. Il est encore dit qu'il faut ajouter un sou sol pour un chêne et un cerisier coupés, bien qu'ils n'aient pas été compris dans la vente. Le bois de Saint-Lazare devait être séparé des héritages voisins par un fossé qui allait se rendre à la rivière, environ 200 toises au-dessous du tour du Gibet. On trouve encore aujourd'hui, à peu près à cette distance, les restes d'un fossé qui va en rejoindre un autre, entourant le jardin de la maison bourgeoise, et qui, arrivé à ce dernier, ne contient presque plus d'eau.

Déjà nous avons dit que les biens de la Maladrerie de Saint-Michel avaient été réunis à ceux de l'Hôtel-Dieu d'Etampes. Cette réunion a eu lieu en vertu de lettres-patentes de Louis XIV, de l'année 1699, ainsi que celle des biens d'autres petits hôpitaux existants encore à Etampes, notamment ceux de l'hôpital Saint-Antoine où est le collége actuel ; il en reste encore la chapelle. Il était désigné autrefois sous le nom d'hôtellerie des Bretons, sans doute parce qu'il avait été primitivement destiné aux voyageurs de cette nation. Ceux de l'hôpital Saint-Jean, situé rue du Bas-Pavé, qui est devenu une maison particulière offrant quelques attributs de sa destination première, particulièrement une sorte de petit clocher. Ceux de l'hôpital de Buval, sis à Saint-Pierre, rue Sans-Pain, à gauche en sortant de la ville. Ce bâtiment existe encore ; on y voit même un petit campanile en prolongement de son pignon qui est sur rue ; ceux de l'hôpital Saint-Jacques-de-l'Epée, depuis près de cent vingt ans, alors la propriété des Capucins. Et enfin ceux appartenant à un petit hôpital sis à Etréchy. De tous ces biens, les plus importants étaient ceux de la Maladrerie, notamment les moulins dits de l'Hospice, rue de Saclas, et plusieurs lots de terre, assez considérables, sis sur la commune de Boissy-le-Sec. L'Hôtel-Dieu possède même encore aujourd'hui près de l'ancienne Maladrerie, un bois planté sur une partie de l'emplacement de l'ancienne foire Saint-Michel, et une pièce de terre touchant la Ladrerie elle-même. Les divers bâtiments de ces établissements de bienfaisance, ont cessé d'appartenir sans doute depuis longtemps à notre hospice, qui a dû les vendre dès le principe de leur cession.

On est au premier abord étonné de la multiplicité des maisons hospitalières que renfermait notre ville jusqu'à la fin du XVIIe siècle, parce que le mot hôpital semble indiquer un refuge de malades. Il n'en était cependant point ainsi, et l'Hôtel-Dieu était affecté seul à cette destination. Quant aux autres, ils étaient destinés à loger des passants valides, ou des pèlerins

fort nombreux autrefois, où aucun moyen de locomotion n'existait. Des personnes bienfaisantes fondaient de ces maisons qui accordaient le gîte et la nourriture pour un jour ou deux au plus, à l'instar des caravansérails d'Orient, avec cette différence que ces derniers ne formaient qu'un simple abri et que l'hospitalité des premiers était complète. Ces hôpitaux avaient parfois de singuliers règlements. Ainsi, il est dit dans celui de Saint-Antoine, qui existait dans une île de la Loire que traversait l'ancien pont d'Orléans, qu'il était défendu d'y rester plus de deux jours sous peine de la hart.

Il reste aujourd'hui une habitude à l'Hôtel-Dieu d'Etampes, c'est de recevoir les malheureux piétons fatigués, éclopés ou affamés, sous le nom de reposants, ce qui est justice, quoi qu'en pourraient dire les règlements nouveaux, puisque cette maison a hérité des refuges hospitaliers, destinés aux voyageurs malheureux.

Seulement, comme les meilleures choses engendrent des abus, beaucoup de fainéants et de vagabonds se font héberger ainsi d'hôpitaux en hôpitaux, tâchant de ne pas passer trop souvent dans le même, et connaissant d'ailleurs les moyens de s'y faire admettre. On les désigne sous le nom collectif d'*armée roulante*.

Mais il est temps de revenir à notre sujet dont cette digression nous a assez longtemps éloigné.

Pour le rétablissement du chemin dans le point indiqué, c'est-à-dire dans le saut situé derrière le fossé Saint-Lazare, il faut 50 livres tournois.

Ensuite, pour un autre qui est au-dessous de la planche de Morigny et est connu sous le nom de Saut-de-la-Boucarde (1), au niveau duquel ont été bâtis les moulins de Brunehaut, *est nécessaire faire refaire la chaussée de 50 toises de longueur avec pieulx, claies et gravois derrière pour passer les mariniers parce qu'ilz ne peuvent passer sans de grandz détours*

(1) Ce nom n'était pas encore oublié lorsqu'on a construit les moulins de Brunehaut.

et fault que le bateau séjourne, ce pendant que les mariniers prennent leur chemin.

Et pour ce, il faut 60 livres tournois.

Cette partie du chemin de halage réparée, devait s'étendre jusqu'au gué des Sarrasins.

Dans ce passage il est encore indiqué que les mariniers tiraient eux-mêmes leurs bateaux. Il y a un demi-siècle, en régularisant les berges de la rivière, on trouva un nombre assez considérable de pieux, qui sans doute avaient été enfoncés pour soutenir le chemin qui longeait la rivière, peut-être, d'après l'indication de nos experts.

Il nous semble extraordinaire que 60 livres seulement soient demandées pour rétablir 50 toises de chaussée, avec pieux, claies et terrassements, tandis que pour le même prix on ne pouvait guère curer que 12 toises de rivière.

D'Etampes à Brunehaut, le canal qui formait la rivière était libre de tout obstacle, mais au-dessous de son confluent avec la Juine, nous trouvons d'abord le vieux moulin de Villemartin, qu'il ne faut pas confondre avec celui qui existe actuellement et qui est de construction moderne ; d'ailleurs, pour édifier ce dernier, on a redressé le cours de la rivière dont l'ancien lit se voit encore dans le parc de Jœurs, quant au premier, il n'en reste pas vestige. Les bords de la Juine, vers cette partie de son cours, sont pleins de ruines d'anciens châteaux, et il y en existe encore beaucoup de modernes ou de modernisés. Il en est qui, malgré leur apparence, remontent à une haute antiquité, à l'époque gallo-romaine, notamment celui de Gravelles, situé un peu plus bas, dans lequel on a trouvé, enfouis sous le sol, parmi beaucoup de débris de ce temps, une grande mosaïque et des restes de Thermes ; sans parler de celui de Brunehaut, plus voisin, dont une partie de la vieille tour de ce nom, connu depuis des siècles, constitue une portion de la muraille de l'édifice actuel vers la salle à manger. On reconnaît encore parfaitement le ceintre qu'elle formait.

Au-delà du vieux moulin de Villemartin on voyait le pont

de la Barre, vis-à-vis des ruines du château de ce nom, château qui a donné son nom au compagnon fidèle de la captivité de François Ier à Madrid, Jean de la Barre, qui était également seigneur de Villemartin. Ce pont, en pierre ou en bois, n'existe plus. Plus loin les moulins de Pierrebrou ; sans doute que déjà on trouvait au-dessous ceux de Veaux. D'autres établissements de ce genre se voyaient à Lardy. Puis l'arche Cormiel qui laissait pénétrer la rivière dans le parc du château du Mesnil-Voisin, ou Mesnil-Cornuël ; cette arche, encore debout, n'a guère que quatre ou cinq pieds sous clef, au-dessus de l'eau. Le château dont nous venons de parler en dernier lieu, a servi de demeure à Louis XIV presque enfant, vers la fin du mois de mai 1652, lors du siége d'Etampes, par Turenne, et pendant que son armée était campée à Itteville. Enfin, de là jusqu'à Corbeil, un certain nombre de ponts et d'établissements hydroliques se trouvaient nécessairement sur le cours de la rivière, devenu considérable par sa jonction, au Bouchet, avec l'Essonne ; mais nous ne connaissons pas assez bien cette partie de la vallée pour les indiquer nominativement. Au premier abord on pourrait se demander comment une aussi grande quantité d'usines situées sur le courant pouvaient néanmoins laisser le passage assez libre pour que la navigation s'y effectuât? Si elles eussent eu l'importance actuelle, celle-ci eût été évidemment de toute impossibilité; mais alors, ou les moulins n'étaient construits que sur une partie du cours d'eau, comme on le voit encore au très-vieux moulin de Lardy placé au dessous de la belle fabrique de M. Michelez, ou bien il y avait de larges écluses qu'on levait lors du passage des bateaux, et qu'on refermait ensuite pour laisser passer l'eau sous la roue de ces établissements, qui, en outre, avaient une bonne partie de la nuit pour travailler, car il est peu probable que la navigation continuât durant celle-ci. Il est pourtant présumable que tous ces obstacles devaient retarder la marche des bateaux, déjà fort lente; mais alors on était, il faut le dire, moins difficile qu'aujourd'hui, et on s'accommodait de beaucoup de choses ,

qui ne satisferaient plus de nos jours. Le temps, il faut le dire, avait moins de valeur, industriellement parlant; on arrivait sans doute plus tard et avec plus de difficultés, mais on arrivait.

Jusqu'ici nous avons passé en revue, avec tous les commentaires qu'ont pu nous fournir la tradition, la connaissance des lieux et l'étude des titres en notre possession, les divers travaux neufs et de restauration demandés par nos experts, d'après l'ordre des maire et échevins de l'époque, et leur précieux rapport nous a fait connaître bien des choses oubliées et dont il ne subsiste aucune trace. Comme il nous a permis de comparer ce que le temps a plus ou moins respecté, avec les descriptions que renferme son contenu.

Les sommes regardées comme nécessaires pour le but en question, s'élevaient, nous l'avons dit ailleurs, à un total de 6,597 livres 6 sous 8 deniers tournois, ce qui équivaut largement à 70,000 francs de notre temps. Cette dépense, qui était évidemment bien au-delà de celles que les ressources de notre cité lui permettaient de faire à cette époque, n'a-t-elle pas effrayé les autorités et tous les intéressés en général, et puis, bien que la somme fût assez ronde par elle-même, n'était-il pas à craindre, comme cela est aujourd'hui journalier, de voir la dépense dépasser encore l'estimation?

Nous supposerions volontiers qu'il en a dû être ainsi, car si des ouvrages d'art aussi importants que ceux qui devaient être faits sur la rivière avaient été exécutés, il en resterait assurément quelques traces, et la tradition, ou même les titres, nous en auraient instruit. Nous pensons donc qu'on se sera borné à faire le plus urgent, comme de débourber et curer les parties du cours d'eau qui en avaient besoin et de combler les trous et défoncis qui existaient sur le chemin de halage, ce que les pieux trouvés près du gué des Sarrazins sembleraient démontrer. Quant aux travaux du port, c'est-à-dire le pavage, le mur de contrescarpe, qui devait soutenir la berge du fossé et s'appuyer sur ledit pavage, ces choses ont trop changé de face pour

qu'il nous soit permis de porter un jugement quelconque sur ce dernier sujet. L'absence de tous comptes et de registres de délibérations de notre mairie, remontant à cette époque, permet, sous ce rapport, toute espèce de suppositions. Il n'y a que des fouilles faites sur une certaine échelle qui pourraient peut-être fournir quelque éclaircissement, mais, à moins de changer la disposition et l'usage de la promenade actuelle du Port, ce qui n'aura probablement jamais lieu, ces fouilles n'ont guère chance d'être faites.

Après nous être occupé aussi longuement qu'il nous a été possible de le faire, sans sortir du cadre que nous nous étions tracé pour ces recherches, de tout ce qui regardait notre port dans son état ancien ou actuel, de ce qu'était notre cours d'eau, son origine, son importance, enfin de tout ce qui avait trait, si nous pouvons parler ainsi, au *moyen*, il nous reste à en considérer la *fin* ou but, c'est-à-dire, à rechercher quelle était la nature des embarcations en usage, leur nombre, leur tonnage? La quantité de marchandise pouvant être expédiée d'Etampes à Paris ou parcours? Si beaucoup de voyageurs suivaient cette voie? Combien de temps durait le voyage? Quel pouvait être le prix du transport? Et enfin la somme que devait produire au fisc la perception des droits de port, proprement dits, droits qu'il ne faudrait pas confondre avec ceux de péage et de navigation?

Pour la première partie nous avons eu pour nous éclairer, ainsi que nous le disions plus haut, l'état présent des choses, la tradition et surtout l'importante pièce qui nous a porté à traiter cette question. Maintenant tous les documents de cette espèce vont nous manquer ou à peu près; nous en serons réduit, le plus souvent, à des probabilités, à des présomptions, qui, cependant, pourront, nous le supposons, au moins s'approcher assez de la vérité, pour qu'elles puissent être admises comme des espèces de moyennes, dont chacun, au reste, pourra contrôler la justesse.

Une des données les plus importantes et sur laquelle nous

pouvons nous appuyer sûrement, pour la détermination de la grandeur des embarcations en usage chez nous, lors du voiturage par eau, est la quantité des deux espèces de marchandises formant, à cette époque, la majeure partie du trafic entre Etampes et Paris, que pouvaient transporter nos bateaux. Cette quantité nous est fournie d'une manière positive et non équivoque par notre devis. Si nous avions, pour terminer le travail qui nous occupe, des bases aussi assurées, cette dernière partie en serait assurément la plus certaine. Il est dit par nos experts : *il est besoing et nécessaire faire les réparations et choses cy-après déclaréez affin que les bateaux chargés de leur charge qui est de douze muids, mesure d'Etampes, et de trente-deux poinçons de vin par chacunz bateaux pour aller librement et commodément sur ladicte rivière jusqu'au dict gué des Sarrazins, sans faire allége, décharger et recharger, comme l'on fait à présent, faulte que les dictes réparations ne sont faictes.*

Le muid de blé, mesure d'Etampes, se composait de douze sacs, lesquels correspondaient, à peu de choses près, à ceux d'aujourd'hui, qui sont d'un hectolitre et demi, et pesaient environ 230 livres, qui, multipliées par 144, donnent un total de 33,120, ou seize à dix-sept tonnes de mille kilogrammes chacune. Le poinçon de vin, dont le nom est encore le même quoiqu'on l'applique plutôt au fût vide, lequel étant plein est désigné sous le nom de *pièce*, était, à n'en pas douter, de la même jauge qu'aujourd'hui, jauge de deux cent trente-six litres ou deux cent cinquante bouteilles anciennes, comme celle d'Orléans, pesant, par conséquent, 500 livres l'une. On n'avait donc, dans ce cas, qu'un chargement de moitié moins lourd que le premier, différence qui devait tenir à ce que ce dernier était beaucoup plus encombrant. Le blé ne devait pas toujours être transporté en nature; en effet, les boulangers de Paris, à cette époque et jusque vers la fin du siècle dernier, venaient acheter leur grain sur notre marché, et le faisaient moudre, en grande partie au moins, chez nos meuniers, qui n'étaient nul-

lement négociants alors, mais simples fabricants; cette mouture consistait à écraser simplement le blé, et formait ce qu'on appelle encore *la boulange*, pour le motif sans doute que les boulangers ne lui faisaient pas subir d'autres opérations; puis, transportée chez eux, cette boulange était passée dans des tamis ou *bluteaux*, pour séparer le son d'avec la farine; c'est, au reste, ce qui se pratique encore de nos jours dans une partie du midi de la France. A l'état de boulange, le transport devait être plus encombrant, et former une charge moins lourde.

La grandeur des bateaux pouvant facilement descendre et monter, et même virer de bord, sur la rivière dont le canal avait en minimum cinq toises de large jusqu'à sa jonction avec celle de Morigny, et ensuite beaucoup plus, devait être de vingt-six à vingt-huit pieds, avec les deux extrémités plus ou moins effilées, et peut-être une seule à l'avant, pour fendre plus facilement l'eau en montant et en descendant, comme on le voit encore pour beaucoup d'embarcations naviguant sur Seine. C'est à peine s'il était besoin d'un gouvernail pour notre faible courant, et s'il y en avait un, c'était pour servir de Corbeil à Paris. Leur largeur hors œuvre était d'environ neuf pieds ou trois mètres, ce qui pouvait donner huit pieds dans œuvre, et leur hauteur ne devait guère être moindre de quatre pieds, pour que le chargement fût suffisamment garanti de l'eau de la rivière.

Avec les mesures que nous donnons, qui sont basées sur le chargement connu, sur l'observation de barques naviguant sur des canaux qui n'ont pas plus d'importance, et même sur celle des petits bateaux de curage actuels, nous obtenons une surface plongeante d'environ vingt-sept à vingt-huit mètres ou sept toises carrés.

Quel était le poids de semblables bateaux? En admettant, soit pour l'épaisseur de leur muraille, soit pour leur revêtement intérieur, un total de cinq centimètres bien suffisant, les plats-bords étant en chêne, on arrivera à un cube approxima-

tif de trois mètres, qui, à 700 kilos le mètre, donnera 2,100 kilos ou 4,200 livres. En y ajoutant la membrure qui formera bien les deux tiers d'un mètre cube, nous aurons encore 500 kilos ou mille livres; puis, avec les quelques agrès, le poids des hommes et des voyageurs, on atteindra facilement 3,000 kilos ou trois tonnes, lesquelles ajoutées aux seize ou dix-sept constituant le chargement complet en grand, en donneraient une vingtaine ou 40,000 livres au maximum.

Quelle profondeur d'eau minimum demandera une barque de la grandeur admise et chargée du poids qui vient d'être indiqué?

On sait, en *statique*, qu'un corps plongé dans l'eau et la surnageant, déplace une quantité de liquide dont le poids est le même que celle du corps dans sa totalité. On sait, de plus, qu'un mètre cube d'eau pèse mille kilos. Si donc notre bateau a vingt-huit mètres de superficie dans sa partie immergée, et qu'il enfonce d'un mètre, il déplacera autant de mètres cubes de liquide, c'est-à-dire un poids de 28,000 kilos ou 56,000 livres; mais comme nous ne pesons en tout, contenant et contenu, dans les plus forts chargements, que dix-neuf tonnes, environ 40,000 livres, il s'en suivra que, pourvu que l'eau ne descende pas sensiblement au-dessous des deux tiers d'un mètre, nous pourrons voyager sans encombre avec charge entière, et deux pieds quatre pouces nous suffiront. La même embarcation de vin, ne pesant que onze tonnes, pourra naviguer avec chargée quinze à seize pouces.

Si notre cours d'eau avait été tenu en bon état, on voit qu'il eût toujours été très-facile d'y naviguer avec les chargements les plus lourds, et des bateaux d'une grandeur adaptée à la profondeur du courant qu'ils devaient parcourir. Malheureusement, l'état de choses auquel notre devis était appelé à porter remède mettait les malheureux bateliers dans la nécessité ou de partir avec une charge incomplète, ou d'*alléger*, *décharger* et *recharger* en plusieurs endroits, ce qui augmentait singulièrement la longueur et les frais du transport, ou, au

moins, amenait une diminution plus ou moins considérable du produit, si on n'allait qu'à demie ou tiers de charge.

Le curage seul demandé dans le devis, avec un entretien convenable, aurait permis de naviguer en tout temps avec complet chargement; mais si les deux écluses ou portereaux eussent aussi été exécutés suivant l'avis des experts, le transport des barques eût été non-seulement beaucoup plus facile, mais on eût pu encore augmenter leur tonnage.

Peut-être, dans ces détails de batellerie, n'employons-nous pas toujours les expressions consacrées et les plus convenables, mais on voudra bien avoir égard à notre bonne volonté, et penser que nous ne pouvons traiter *ex professo* de choses qui nous sont aussi étrangères.

Il serait peut-être téméraire d'affirmer aujourd'hui quelle quantité de marchandises de toute espèce pouvait alors être expédiée de notre ville pour Paris et route. Nous tâcherons néanmoins de nous en former une idée approximative.

Considérant que la population de la capitale, entre les deux extrêmes du temps pendant lequel nous avons communiqué par eau avec elle, a dû être d'environ 300,000 habitants, un peu moins au commencement peut-être, mais davantage à la fin; que les blés de la Beauce alimentaient alors le tiers au moins des Parisiens, c'est-à-dire 100,000 personnes, chacune desquelles en pouvait consommer une livre par jour, on arrive à un total de 100,000 livres ou 50,000 kilos par vingt-quatre heures. Si on objectait que cette moyenne est trop considérable, nous répondrions qu'il y a au moins un quart de son à défalquer; que, dans ces temps, il n'y avait ni pommes de terre, ni la profusion de légumes qui sont consommés depuis, en déduction du pain; que l'usage de la viande était bien moindre, et que, par conséquent, le pain étant la nourriture presque exclusive de la masse de la population, celle-ci en devait consommer davantage qu'aujourd'hui. Les chargements se faisant en grande partie en boulange, et, à cause de l'état de la rivière, devant être incomplets le plus souvent, on peut

estimer les bateaux au nombre de cinq par jour pour ce seul article. Outre le blé, il y avait encore les petits grains, le seigle, l'orge, l'avoine pour les chevaux, déjà fort nombreux à cette époque, si ce n'est comme bêtes de trait, au moins comme monture, il n'est certainement pas exagéré d'ajouter deux bateaux pour ces menus grains, d'autant mieux qu'une partie n'était pas destinée pour Paris, mais bien pour le commerce ou l'alimentation des différentes localités de la route, ou pour les moulins qui se trouvaient jusqu'à Corbeil sur notre cours d'eau, peut-être même pour des usines plus éloignées encore. Quant au vin, eu égard à l'importance du vignoble d'Etampes et de toutes les vallées environnantes, il n'est pas non plus exagéré d'ajouter au trafic général un bateau par jour; enfin, deux autres pour les laines, la bonneterie, les draps grossiers dont on fabriquait une assez grande quantité dans notre ville, témoin le nom de la rue Basse-de-la-Foulerie, et toutes les menues denrées qu'on pouvait expédier pour la consommation de cette grande ville.

Il pouvait donc partir de chez nous dix bateaux chargés toutes les vingt-quatre heures, et il en revenait nécessairement le même nombre. On concevra sans peine que le chargement de retour devait être bien moins important que celui de l'expédition, par la raison que Paris absorbe beaucoup plus qu'il ne renvoie, et qu'il eût d'ailleurs été impossible de ramener une charge aussi lourde, ces bateaux devant remonter le courant à bras d'homme.

Admettant donc vingt bateaux comme suffisant à notre trafic aquatique, on peut dire qu'avec le double de ces barques, nous pourrons faire face à presque toutes les éventualités où à l'activité, momentanément plus grande, des transports, à leur raccommodage et entretien, etc., etc.; que vingt-cinq ou trente bateaux, le reste étant en route, trouveront facilement à se garer dans le bassin du fossé, long de soixante-quatre toises et large de dix, puis dans les parties de la rivière désignée par l'arrêt du Parlement de 1527, soit depuis le port jusqu'à la commanderie, soit au-dessous.

Aux temps de notre navigation, il n'y avait aucun véhicule sur la grande route, pour transporter les voyageurs, de sorte que pour se rendre de chez nous à Paris, il fallait y aller à pied ou à monture, ce que ne pouvaient faire que le plus petit nombre, et, bien que le voyage, on l'appelait ainsi, fût considéré comme d'assez longue durée et assez dispendieux, pour que la majorité de nos compatriotes n'aient jamais vu la capitale dans le courant de leur vie (1), il y avait cependant un certain nombre de personnes qui avaient besoin de s'y rendre, et, parmi elles, il en était qui, craignant les inconvénients de la route, préféraient la lenteur mais la sûreté du bateau. Nous parlons des inconvénients de la route, ceux que nous venons de signaler n'étaient ni les seuls, ni les plus redoutables. A ces époques de guerres presque continuelles, et de mauvaise police, une foule de malfaiteurs infestaient les chemins et détroussaient les voyageurs, quand ils ne leur faisaient pas un plus mauvais parti. On avait beau en pendre, en rouer et exposer leurs cadavres le long des grands chemins, rien ne les effrayait. Un lieu sur notre route était surtout redoutable, c'était les bois qui s'étendaient sans interruption de Torfou à Etréchy (2). Au dire d'André Duchesne, *ils étaient vraye retraite de voleurs, et recommandables à si longues années, par les pilleries et les meurtres qui s'y sont faits aux siècles passés*. Il restait, il n'y a pas même cinquante ans encore, un peu de cette crainte chez les habitants de ce pays; peu osaient s'aventurer la nuit sur la route, et le passage du bois de Brunehaut était très-redouté. Le bourg d'Etréchy a conservé une désignation, que lui avait valu, sans doute, les pilleries commises dans ses environs, on l'appelle encore *Etréchy-le-Larron*.

Nous avons déjà vu le savant jurisconsulte Claude Mignault, composant ses principaux ouvrages, c'est lui-même qui nous l'apprend, dans le paisible voyage, par eau, d'Etampes à Paris, soit en montant, soit en descendant. Sans doute il ne manquait

(1) Dans notre jeune âge, où des voitures faisaient journellement ce trajet, beaucoup de personnes, même adultes, n'avaient jamais été à Paris.

(2) Ils ont été arrachés depuis.

pas d'imitateurs, non pour faire des ouvrages, mais pour voyager de cette manière.

Le trajet devait durer longtemps. La route actuelle de Corbeil à Etampes, a trente-six kilomètres; il est vrai qu'elle est allongée par de grands détours, tandis que la vallée qui va de l'une de ces villes à l'autre, est à peu près droite, et si la rivière l'était elle-même, la distance serait bien moindre que par le chemin, mais cette rivière fait de nombreux circuits, et on peut dire qu'il doit bien y en avoir, par cette voie, trente-huit à quarante. Le courant est à peu près de trente à trente-cinq centimètres par seconde ou mille deux cent mètres par heure. Si les barques avaient suivi purement et simplement le fil de l'eau, marchant nuit et jour, elles auraient mis un jour et demi, mais il est probable que les mariniers accéléraient leur marche à l'aide de l'aviron ou de la perche, et pouvaient faire le chemin en seize à dix-huit heures, jusqu'à Corbeil. Pendant l'été on pouvait peut-être arriver à la Seine dans la même journée, mais il était impossible de le faire en hiver, à moins de marcher toute la nuit, ce qui n'est guère admissible, d'autant plus que nos bateaux n'étaient pas probablement destinés à héberger les voyageurs, et ne devaient être munis, au plus, que d'un abri quelconque vers l'arrière, pour se garantir du soleil et surtout de la pluie. Il fallait donc de toute nécessité s'arrêter en chemin à quelque hôtellerie voisine du cours d'eau, et plus ou moins isolée; car, aucun village, d'une certaine importance, n'existe immédiatement sur les bords de notre rivière, entre Etampes et Corbeil. Arrivé à cette dernière ville après un jour et demi de marche, on naviguait sur la Seine un peu plus vite, il est vrai, mais il fallait encore une journée, pour atteindre le but de son voyage et deux ou trois étaient ainsi nécessaires pour gagner Paris. Là, on devait décharger, recharger, un jour ou deux devaient s'écouler bien vite pendant ces opérations, moins expéditives alors qu'aujourd'hui, enfin, on repartait en se faisant peut-être remorquer par des chevaux jusqu'à Corbeil, mais de Corbeil ici, on n'avait plus que ses

bras, et ce second trajet devait demander au moins trois grands jours, ce qui faisait pour le voyage entier une semaine complète.

On conçoit quelle patience devaient avoir les voyageurs engagés dans un pareil véhicule, auquel le quart d'un mois était nécessaire pour faire les vingt-cinq lieues, qu'il leur aurait fallu parcourir, pour le voyage d'ici à Paris, aller et retour. Il faut reconnaître qu'à cette époque, la valeur du temps n'était pas estimée très haut, ou qu'on était peu pressé dans ses affaires. Quelle différence, avec l'activité fiévreuse d'aujourd'hui, où on pourrait facilement faire, deux fois par jour, le même trajet, et encore trouve-t-on qu'on ne va pas assez vite.

Eu égard à la difficulté du charriage dans ces temps déjà reculés, il est probable qu'une somme au moins équivalente à 1 fr. de notre monnaie actuelle, était exigée pour le transport d'un sac de blé, ce qui, pour un chargement complet, produisait 144 fr. Il y avait bien, sans doute, encore quelques petites commissions, un voyageur ou deux, augmentant d'une couple d'écus le produit du voyage, le tout formait ainsi un total d'environ 150 fr. De plus, le retour devait donner au moins le tiers en recette, et on arrivait à la somme de 200 fr. pour les huit ou dix jours que duraient l'aller et le retour. Ce voyage pouvait être renouvelé à peu près trois fois par mois, et produire ainsi 600 fr. mensuellement; prix qui était très-rémunérateur, car il n'y avait à payer que la rente du prix du bateau et son amortissement, les deux hommes nécessaires à sa conduite, les droits de port, peut-être ceux de navigation à certains ponts de la rivière ou de la Seine, ainsi que les avaries qui pouvaient arriver à certaines marchandises. S'il s'agissait de vin, par exemple, les trente-deux pièces payant 4 fr. l'une, auraient donné 128 fr.; on pouvait charger un peu plus le bateau, et arriver au même résultat qu'avec le blé; les autres marchandises devaient produire une somme à peu près équivalente.

Comme il y avait des ponts et des écluses tout le long du

cours de la rivière, il est à présumer que la charge des bateaux ne devait pas dépasser une certaine hauteur; il fallait bien, en outre, que de chaque côté de celle-ci on pût circuler pour faire la manœuvre de l'embarcation. En admettant, pour nos bateaux, les dimensions que nous avons indiquées, après avoir laissé libre un espace d'un pied et demi à chaque bord, et deux ou trois pieds aux extrémités, il en restait encore cinq et demi transversalement et vingt-deux en long pour les marchandises. S'il s'agissait de blé et que les sacs fussent bien entassés sur cette surface, le chargement ne devait pas dépasser de plus d'un mètre les bords du bateau. Quant au vin, à deux pièces l'une sur l'autre, il était encore moins haut, de sorte que les ponts ni les vannes ne pouvaient mettre obstacle aux embarcations ainsi chargées, même au grand complet.

Les droits fixés par le comte Jean de Foix, dans sa charte de 1490, au même taux que ceux perçus jusqu'alors dans le port du Commandeur, étaient de quatre deniers tournois pour un charriot, de deux pour une charrette, et d'un seul pour chaque bête de somme. Les mêmes droits sont maintenus par l'arrêt du Parlement de 1527, et cependant un fait de la plus haute importance avait eu lieu deux ans après la charte du comte Jean, nous voulons parler de la découverte de l'Amérique, qui avait déjà diminué notablement la valeur du numéraire. Plus tard, il est probable qu'à mesure d'une nouvelle dépréciation de ce dernier, les droits auront été augmentés de manière à ce qu'ils pussent rendre une somme équivalente, sans cela leur taxe, déjà notablement faible au commencement du XVI[e] siècle, n'eût donné qu'un produit insignifiant.

En 1527, à l'ouverture du port, le denier tournois, tant positivement que relativement, équivalait à quinze ou seize fois sa valeur comparativement à notre époque, et pouvait représenter 6 ou 7 centimes de notre temps. Si la moyenne du chargement d'un bateau était de douze mille kilos, ce même chargement représentait au moin dix-huit à vingt charretées de ce

temps, qui, en raison de l'état des chemins, ne pouvaient porter le même poids que de nos jours, c'était donc, par bateau, environ 2 fr. 50 ou 3 fr. de droits de port, et pour dix, 25 à 30 fr. par jour. Supposant que le retour produisît un tiers, ou 8 fr., nous arrivons à la somme ronde de 34 à 35 fr. par vingt-quatre heures, comme moyenne, ou environ 12,000 fr. par an. Dans le principe au moins, ce droit appartenait au seigneur féodal, qui se l'était réservé dans sa charte d'octroi. Plus tard la ville, étant chargée de l'entretien et des travaux neufs, a dû toucher tout ou partie de ces droits, et si les 70 ou 80,000 fr. du devis eussent été dépensés, outre la somme d'entretien annuel, une très-grande partie du produit eût été absorbé, car il fallait aussi payer les préposés à la perception de ce droit; et encore admettons-nous, comme on vient de le voir plus haut, que la redevance en question a dû être augmentée en proportion de la dépréciation des métaux précieux, et qu'il y avait, sur la rivière, un mouvement de montée et de descente de vingt bateaux par vingt-quatre heures.

Notre tâche est terminée, et nous sommes plein de reconnaissance pour le bénévole lecteur qui aura bien voulu nous suivre jusqu'au bout dans ce dédale de faits et de dates qui n'ont malheureusement pas le mérite d'être encadrés dans un style brillant et pittoresque; mais, à défaut de cette qualité, peut-être nous saura-t-il gré d'avoir recueilli, dans un certain nombre d'ouvrages et auprès des personnes âgées qui avaient pu en être témoins, des documents que le temps efface de plus en plus, et dont le souvenir se serait sans doute perdu pour beaucoup, au moins, comme enfin d'avoir rapporté ce que nous avions amassé nous-même par une longue pratique et une observation attentive des lieux.

*Extrait du journal l'***Abeille** *de l'arrondissement d'Etampes.*



Erratum.

A la page 28, nous avons dit que l'allée de Coquerive avait été donnée à la ville par un de ses habitants; mais nous avons tout dernièrement appris que c'est par suite d'un échange que la commune d'Etampes en était devenue propriétaire. Il n'y avait donc aucune raison de désigner cette belle promenade par le nom de son ancien possesseur.